车之经典系列丛书

跑车的荣耀

世界100款经典跑车鉴赏

叶宏 编著

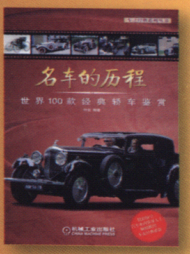
精彩纷呈
汽车业内资深人士
倾情推出
车友经典必备

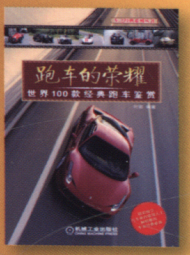
机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

汽车业内资深人士精心编著

广大车友朋友爱车生活必备

叶宏已编著出版的图书有：





后续即将出版的图书有：

《军车的风采：世界 100 款经典军车鉴赏》

《名车中的极品：世界 100 款经典名车鉴赏》

《新手用车养车全攻略》

车之经典系列丛书

跑车的荣耀

世界100款经典跑车鉴赏

叶宏 编著

机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

本书以跑车的发源为脉络延展而成，精心挑选了历史上不同时期 101 款有代表性的跑车并按照年代排序介绍。不仅有现代人们熟知的法拉利、保时捷、兰博基尼，更有很多历史上经典的跑车作品，比如塔尔伯特 T150、德拉格，从这些车型中不仅可以回顾和品味跑车的发展历程，也可以了解那些以前鲜为人知的故事和趣闻。

本书内容新颖、准确、图文并茂，相信在欣赏经典跑车的同时，也可以为你带来丰富的汽车知识。

谨以此书献给广大的汽车爱好者。

跑车的荣耀 世界100款经典跑车鉴赏

图书在版编目（CIP）数据

跑车的荣耀：世界100款经典跑车鉴赏/叶宏编著.—北京：
机械工业出版社，2011.3(2011.10重印)
（车之经典系列丛书）
ISBN 978-7-111-33395-1

Ⅰ.①跑… Ⅱ.①叶… Ⅲ.①轿车—简介—世界 Ⅳ.①U469.11

中国版本图书馆CIP数据核字（2011）第020351号

机械工业出版社（北京市百万庄大街22号 邮政编码100037）
责任编辑：李 军
封面设计：薛 森 责任印制：乔 宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2011年10月第1版第2次印刷
145mm×210mm · 5印张 · 250千字
3001-5000册
标准书号：ISBN 978-7-111-33395-1
定价：29.80元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务
社服务中心：（010）88361066
销售一部：（010）68326294
销售二部：（010）88379649
读者服务部：（010）68993821

网络服务
门户网：http://www.cmpbook.com
教材网：http://www.cmpedu.com

封面无防伪标均为盗版

FOREWORD 前言

30 多年前，笔者还是个顽童就和现在很多男孩一样对汽车非常痴迷。不过那时候路上的汽车可不像现在这么多，全国轿车数量还不如现在北京一个区的数量多。货车是解放牌，轿车是上海 SH760 和前苏联的伏尔加 M21，公共汽车大部分是原捷克斯洛伐克的斯柯达，跑车，这个词根本就没听说过。想从书本上了解和学习汽车的知识？对不起，介绍汽车的书籍根本没有，现在大部分车迷熟悉的专业汽车类杂志还未创刊。至于网络则是 21 世纪的美好生活。

1978 年，改革开放之初，各种西方工业展览会在北京接连不断地举行，不经意间看了英国工业展览会的一个印制精美的彩色宣传册，里面有款从没有见过的汽车照片：偏平的流线形车身，只有两个车门，这辆车就是当时在英国如日中天的莲花 Esprit S1，平生第一次知道了跑车这个东西，原来资本家的“腐朽”生活是这个样子。后来工作了，再后来成为了汽车媒体的记者，驾驶和品鉴汽车成为了我的工作，也试驾了保时捷 911、宝马 M6、梅赛德斯·奔驰 SL63 AMG 及世爵 C8 这样的高性能跑车和超级跑车，通过方向盘和加速踏板传递到内心的不仅仅是速度带来的快感，更是在“聆听”设计师讲述对于“性能”和“完美”的理解……

本书以跑车的起源为脉络延展而成，通过查阅大量国外资料并结合多年对汽车知识的丰富积累和沉淀，精心挑选了历史上不同时期 101 款有代表性的跑车并按照年代排序介绍。从这些车型中不仅可以回顾和品味跑车的发展历程，更见证了像法拉利这些当今著名跑车品牌由弱变强的一个过程。

叶宏

世界100款经典跑车鉴赏

目录

CONTENTS

前言

跑车发展中的启蒙阶段 1

现代跑车的主要特点 4

跑车和赛车的区别 6

汽车诞生初期汽车比赛的故事...9

历史上最著名的汽车拉力赛 13
——1907 年北京 – 巴黎汽车拉力赛

伟大的设计师..... 18
埃托尔・布嘉迪 18
让・布嘉迪 18
沃尔特・欧文・本特利 19
佛雷德里希・盖格..... 19
威廉・里昂斯 19
亚历山大・保时捷..... 20
马萨罗・甘地尼 21
吉奥托・比扎里尼..... 21
戈登・穆瑞 22
柯林・查普曼 22

欧洲跑车.....23
沃克斯豪尔 C–Type 亨利王子 (1911).... 25
欧宝 Roadster(1911)..... 26
霍奇基斯 AD Roadster（1912）..... 28
宾利 3 升（1919）..... 29
宾利 4.5 升（1926）..... 30
梅赛德斯・奔驰 SSK（1928）..... 32
阿尔法・罗米欧 8C 2300（1931）..... 33
德拉格 D8SS（1932）..... 34
伏瓦辛 C27（1934）..... 35
伏瓦辛 C28（1935）..... 36
阿尔法・罗米欧 6C 2300（1935）.... 37
宝马 328（1936）..... 38
摩根 +4（1936）..... 39
捷豹 SS100(1936)..... 41
梅赛德斯・奔驰 540K（1936）..... 43
布嘉迪 57 SC Atalante(1937）..... 44
阿尔法・罗米欧 8C 2900B(1937)..... 46
德拉格 D6 70（1937）..... 48
塔尔伯特・拉格 T150（1937)..... 49
法拉利 125S（1947）..... 50
保时捷 356（1948）..... 51
法拉利 166 MM（1949）..... 52
捷豹 XK120（1949）..... 54
菲亚特 8V（1952）..... 55
玛莎拉蒂 A6 G54 (1954) 57
梅赛德斯・奔驰 300SL（1954）..... 58
阿斯顿・马丁 DB3S (1955)..... 61
MG A (1955)..... 62
凯旋 TR3（1955）..... 63
宝马 507（1957）..... 64
法拉利 250GT Serie1(1958）..... 67
奥斯汀希利 3000（1959）..... 68
奥斯卡 1600GT（1960）..... 69
捷豹 E–type（1961）..... 70
莲花 Elan（1962）..... 71
梅赛德斯・奔驰 230SL（1963）..... 72
ATS 2500 GT（1963）..... 73
阿斯顿・马丁 DB5(1963)..... 74
玛莎拉蒂 Mistral（1963）..... 75
保时捷 911（1964）..... 77

兰博基尼 350GT（1964）.....78
AC 428 Frua(1965).....79
兰博基尼缪拉 (1966).....80
阿尔法・罗米欧 Spider（1966）.....81
法拉利 Dino 206GT（1967）.....82
法拉利 365 GTB/4（1968）.....83
欧宝 GT(1968).....84
德・托马索 Pantera (1970) 86
宝马 3.0CS（1971）.....87
兰博基尼 Countach (1973) 88
法拉利 512 BB（1973）.....89
莲花 Esprit S1(1975).....90
捷豹 XJS（1975）.....93
阿斯顿・马丁 V8 Vantage(1977).....94
保时捷 928（1978）.....95
宝马 M1（1978）.....96
法拉利 Testarossa（1984）.....97
法拉利 288GTO（1984）.....98
第一代宝马 M6(1984).....99
第一代宝马 M3(1985).....100
保时捷 959（1987）.....101
法拉利 F40（1987）.....102
捷豹 XJ220（1988）.....104
兰博基尼 Diabolo (1990) 105
布嘉迪 EB110（1991）.....106
玛莎拉蒂 Ghibli（1992）.....107
迈凯轮 F1(1993).....108
法拉利 F50（1995）.....110
第五代保时捷 911（1997）.....111
宝马 Z8（1999）.....112
世爵 C8 Spyder(2000).....113
兰博基尼 Murcielago(2001).....115
法拉利恩佐（2002）.....116
保时捷卡雷拉 GT（2003）.....119
布嘉迪威航 16.4（2004）.....121
第四代宝马 M3（2007）.....122
兰博基尼 Reventon（2008）.....123
梅赛德斯・奔驰 SLS63 AMG(2009)..125
帕加尼 Zonda R（2009）.....126
法拉利 599 GTO（2010）.....128
阿斯顿・马丁 One-77（2010）.....130
法拉利 458 Italia(2010).....131
迈凯轮 MP4-12C (2010) 132

100款经典跑车

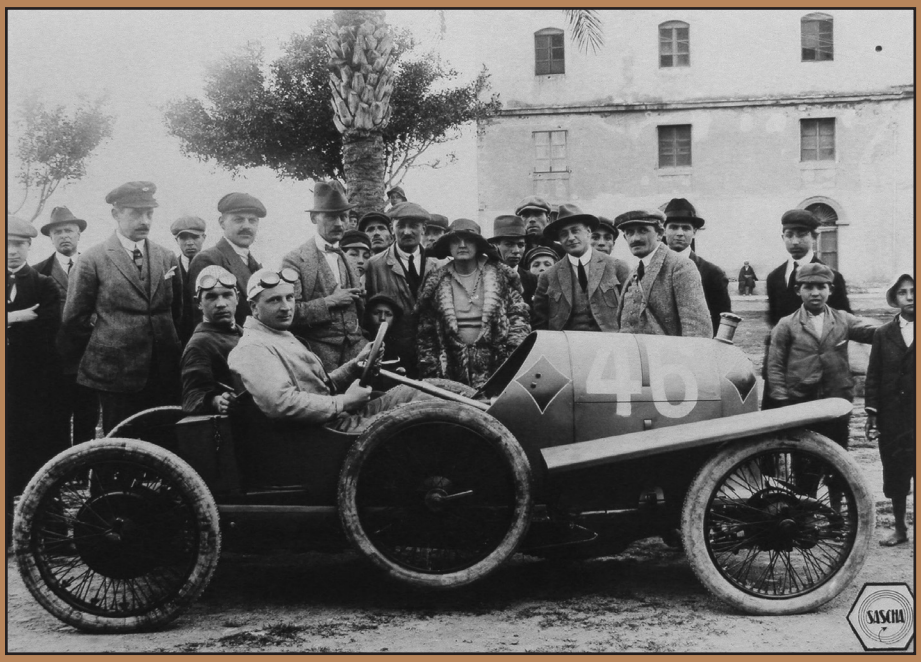
目录 CONTENTS

美国跑车 134

第一代雪佛兰克尔维特 (1953) 135
福特雷鸟（1954）..... 136
克莱斯勒 300（1955）..... 137
福特 GT40（1963）..... 138
第一代福特野马（1964）..... 140
庞蒂克 GTO（1964）..... 141
第一代雪佛兰 Camaro（1967）..... 142
第三代雪佛兰克尔维特 (1968) 143
第三代雪佛兰 Camaro（1982）..... 144
道奇蝰蛇（1992）..... 145
Saleen S7 (2002) 146
福特 GT（2003）..... 147
道奇 Charenge STR8 (2010) 148

日本跑车 149

达特桑 240Z（1969）..... 150
马自达 RX–7（1978）..... 151
第三代日产 GTR（1989）..... 152
马自达 MX 5（1989）..... 153
本田 NSX（1991）..... 154



跑车发展中的启蒙阶段

今天汽车分类中，跑车是一个独立的门类，不同于豪华轿车和简约型汽车，这是满足人们追求驾驶刺激的一种汽车，一般而言是运动型汽车的通称，跑车未必都有很高的车速，但通常有很强的加速和制动性能与极高的操控性能。

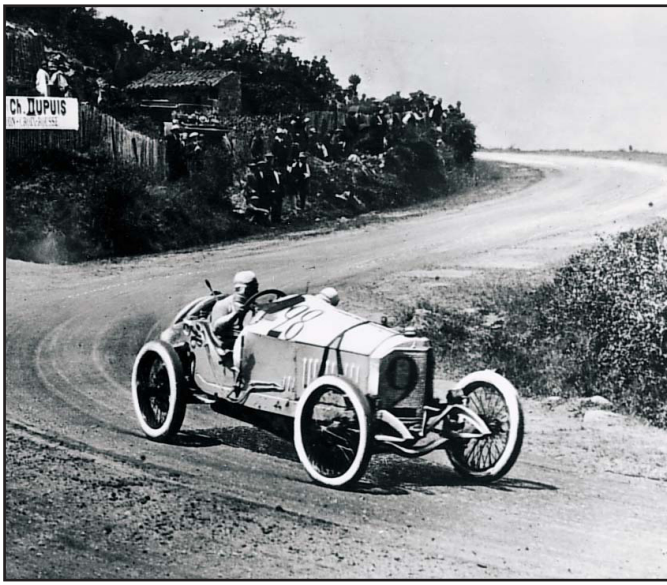
跑车的起源可追溯到 20 世纪初期参加汽车拉力赛的轿车，20 世纪初期汽车拉力赛在欧洲非常火爆，这极大地促进了汽车设计的发展。1910 年，沃克斯豪尔（Vauxhall）20HP 和费迪南·保时捷设计的 27/80PS 以及奥斯托·戴姆勒（Austro·Daimler）被认为是世界上第一批纯粹的跑车。这类车在美国有多种称呼，比如 Roadster、Speedster、Runabout 或 Raceabout。当时阿皮尔森（Apperson）、克塞尔（Kissel）制造的小型跑车很有名气，而斯图兹（Stutz）和辛普莱克斯（Simplex）则专注于大型跑车的研发和制造。

最初的跑车已经具有现代跑车的一些特征，驾驶座位于车身中部，只有一排座椅。承载式车身轿车结构当时还未发明，但是设计师很早就明白降低车身高度的好处，最初的跑车设计也是追求尽量低的车身以降低车辆的重心，这样车辆在弯道上就会有更好的行驶稳定性。

1914~1918 年的第一次世界大战使跑车的发展处于停滞，不过 20 世纪 20 年代迎来了跑车发展的黄金时代。1921 年，巴里奥特为他的 2LS 跑车装上了一台排量 2.0 升的新发动机，这台发动机采用

了非常前卫的双顶置凸轮轴配气系统，最大功率达到了 55 千瓦，这辆车的最高车速达到了 150 公里 / 小时，也是在这一年，奔驰公司制造的 28/95PS 跑车装备了最大功率 70 千瓦的机械增压发动机。

消费者需要什么样的车？在汽车刚发明阶段大家并不清楚，出于对速度的热爱，工程师设计出的跑车数量明显比普通轿车多，不过消费者和市场还是做出了选择，普通轿车将更有市场，这个情况在 1925 年有了结论。对于这么多高性能汽车制造商来说，优胜劣汰在所难免，20 世纪 20 年代末期，德拉格、霍奇基斯、宾利、阿尔法・罗米欧从竞争中脱颖而出了。



现代跑车的主要特点

跑车的主要特点在于发动机产生功率的充分发挥，即跑车的比功率（比功率是指发动机最大功率与汽车总质量之比）相对于平常车辆要大，车体、底盘结构稳定，符合空气动力学的流线形车身设计。跑车一般只有两个车门，两个座位。有的跑车则有四个座位，但后排座位通常空间有限，只能是有限搭乘乘员。

发动机性能和底盘结构关系到跑车的操控品质和性能，目前汽车的主流底盘形式为前置发动机前轮驱动，历史上也出现过前轮驱动的跑车，比如雪铁龙SM，不过这样的底盘形式前重后轻，对于操控品质的提高受到限制，最终没有成功。今天那些外形漂亮、采用前轮驱动的双门车（比如奥迪TT和大众尚酷）不能算是跑车，最多只能归类为双门运动轿车。因而跑车底盘形式和普通轿车大相径庭，主要是前置发动机后轮驱动结构和中置发动机后轮驱动结构，这样

可以使车辆有更好的动态平衡性。1967 年的兰博基尼缪拉设立了现代超级跑车的工业设计标准，这就是中置发动机后轮驱动底盘结构，它在弯道中有更出色的敏捷性和控制极限值。

在目前著名的跑车中，宝马的 M3 及梅赛德斯·奔驰的 SLS AMG 采用了前置发动机后轮驱动底盘结构，而迈凯轮 F1 和法拉利 F458 italy 这样的超级跑车采用了中置发动机后轮驱动结构。在跑车史上成为传奇的保时捷 911 则是个另类，它采用的后置发动机后轮驱动结构使车尾过重，因而在弯道中很容易产生侧滑，不过通过采用高科技电子稳定系统后这种底盘的弱点已经被克服。

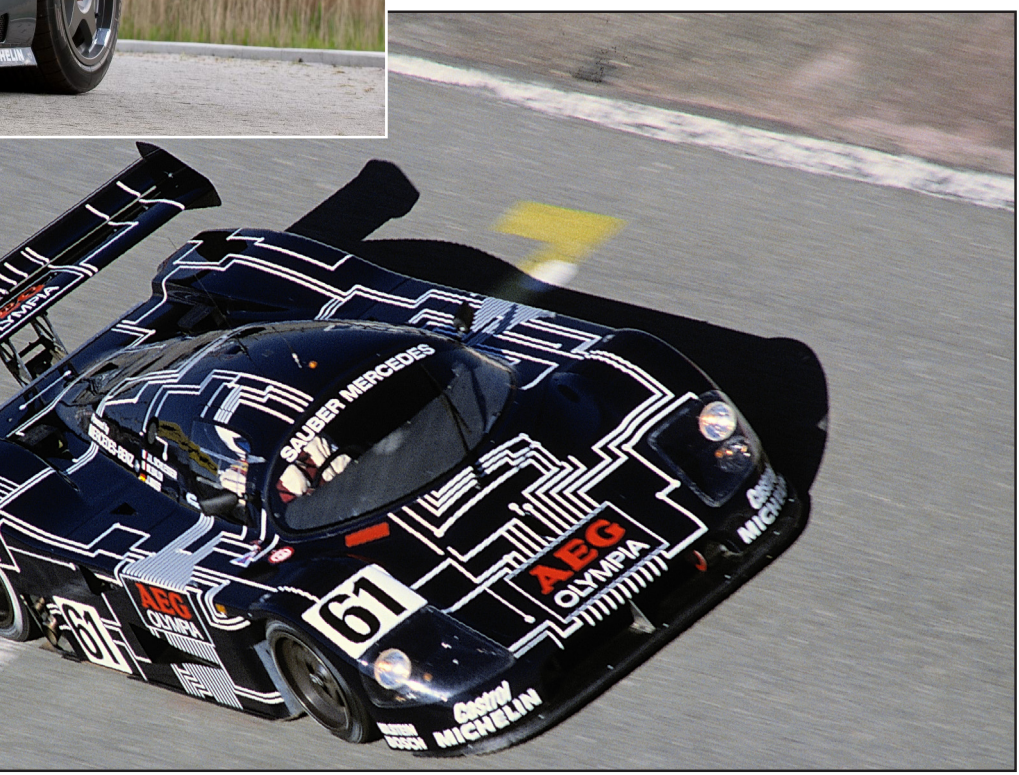
从 20 世纪 70 年代起，前置发动机全时四轮驱动或中置发动机四轮驱动成为一种新的跑车底盘形式，最初的尝试是英国的简森公司，而把四轮驱动技术向跑车设计推广的是大众公司，这主要是因为大众及旗下的奥迪没有后轮驱动底盘技术。目前，大众旗下的超级跑车都采用中置发动机四轮驱动底盘结构，这包括目前售价最为昂贵的布嘉迪威航 16.4 超级跑车。

跑车和赛车的区别

正是因为有了汽车比赛，催生了跑车的诞生，继而又发展出针对比赛设计的赛车。在汽车发展的萌芽阶段和初期阶段时，赛车和跑车的区分并没有一个明确的概念，很多跑车都是直接参加激烈的赛车比赛。随着汽车技术的发展，进入到 20 世纪 50 年代后，各类车型的分类依据功能性也越来越清晰。目前，从一般概念来区分，跑车是那些可以日常作为交通工具使用的汽车，因而有内饰、音响和空调这些日常使用的舒适便利设备。而赛车仅仅是为了

参加比赛而设计的，因而那些内饰和舒适配置就多余了，所以赛车驾驶室是没有任何内饰及空调和音响设备的。

最重要的一点是跑车在设计上考虑了日常的实用性，因而机械设计上也要考虑耐久性和公路行驶的适应性。 而参加激烈比赛的赛车，在设计上以榨取发动机最大功率为首要目标，而且底盘设定更为激进，尤其是场地赛车，其底盘离地间隙小。所以，虽然有的车型既有市场销售的公路跑车版，也有场地赛车版，但是其设计理念和功能却有不小的差别。



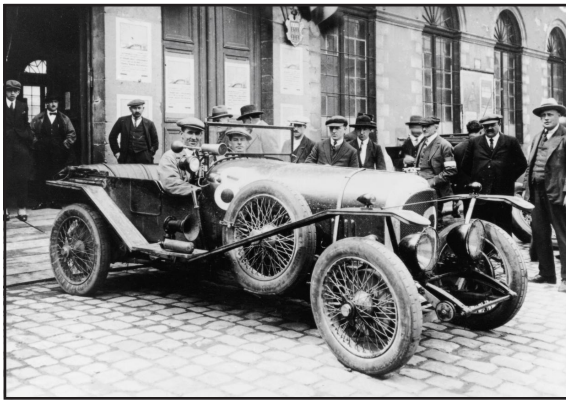
VICKERS LTD
BROOKLANDS

汽车诞生初期汽车比赛的故事

19 世纪后期是德国人发明了内燃机，工业革命在英国展开，但这两个国家对汽车却都不感兴趣，不仅禁止国内的汽车比赛，甚至还限制汽车使用（英国颁布了红旗法）。这种情况下法国人的表现却不同，他们非常重视汽车的发展，并一举建立了当时世界上最大的汽车工业。而赛车运动的第一时代，也在这时产生了。

当时标致（Peugeot）和潘哈德（Panhard）制造的赛车都很有名，法国人就是靠着它们开始统治赛车车坛一直到 19 世纪末。这段时期的那种开慢车、开安全车的理念很快转向了一种“快速制胜理念”，其实也就是大家现在熟悉的你争我夺的比赛。观念虽同，但当时的赛车和现在可是有天壤之别。早期的潘哈德汽车通过一个控制杆来操控方向，就类似船头的舵柄，而标致车用一种手动棒完成赛车的转向。不久，方向盘取代了它们，而轮胎从实心橡胶轮胎进化为现代充气橡胶轮胎的过程则要漫长的多。早期的赛事采取城镇到城镇的比赛形式，和现在的拉力赛一样，赛车依次等时间距发车，根据总用时排出成绩，分出胜负。

1896 年，法国汽车俱乐部（ACF，Automobile Club de France）组织了一次从巴黎到马赛再返回的比赛。在 1897 年的这项赛事上，赛车的一些有



别于家用车的特征开始出现了。赛车去掉了不必要的挡泥板，车座不再采用舒适的软结构，而制造商也开发大功率的发动机。 随着这些改装，车的性能自然有了提高，不过一些安全措施还不到位，当时的汽车不仅没有安全带，汽车的四轮制动系统也没有发明，再加上一些法规不健全，引起了人们对于安全方面的担心。当时的比赛，赛道两旁有很多围观的人，而那时候不是每个人都清楚这些铁家伙能干什么。这种担心在 1898 年变成了现实，赛车史上第一次出现了死亡。1898 年的从巴黎到尼斯的公路赛上，发车不久，站在路边的奔驰车手 M·蒙特罗（M de Montariol）向正在驾驶赛车的朋友马奎斯·蒙太纳克（Marquis de Montaignac）挥手致意，而马奎斯·蒙太纳克竟然手脱方向控制杆也向 M·蒙特罗招手。结果汽车跑偏撞飞了 M·蒙特罗的赛车，翻了的赛车伤到了蒙特罗的技师，并且是致命的脑损伤。事后，巴黎警长曾试图阻止当年举办的巴黎–阿姆斯特丹的比赛，但他失败了，车手用火车把赛车运到了比赛地点，超出了他的管辖范围。而他本人后来也觉得有些欠考虑，因为与庆祝胜利的人山人海的车迷相比，他确实有些势单力孤。

在 19 世纪与 20 世纪之交，一家英国报纸的要人约翰·哥登·本奈特（John Gordon Bennett）提出由国家代表队取代代表制造商的车队的比赛形式。法国人对此持反对意见，因为每个国家的参赛赛车是有限的，这对法国不公平。自 1904 年德国人第一次主持哥登·本奈特汽车比赛后，这项赛事得到空前的发展。但 1906 年轮到法国时，法国拒绝承办，赛事终止。法国汽车俱乐部不能容忍

这项比赛和法国举办的“大奖赛”(Grand Prix)并列。 在赛车运动的第一时代中，摇篮中的赛车运动还有过两次危机。一次是 1901 年的巴黎 – 柏林公路赛，一名男孩跨入赛道去看一辆开过去的车，被后来一辆车撞倒后死亡。法国政府随后禁止了比赛，但最终在汽车业的强大压力下恢复了比赛。1903 年的一次事故更为严重，法国汽车俱乐部举办的巴黎 – 波尔多 – 马德里的比赛中，有近 300 万观众列赛道两旁观看比赛。结果赛车在丛林行进中，扬起的尘土阻挡了车手的视线，赛车撞向观众，很多人被撞（当时雷诺赛车的平均车速达 104 公里 / 小时)。比赛随后被法国及西班牙政府终止。 后来，法国政府再一次向压力妥协，恢复了比赛。但也为赛车运动设立了一些规矩，以后比赛时在赛道两旁围上了护栏，而且比赛要选人口稀少的地方举行，这件事是封闭赛道开始的标志，今天流行的汽车场地赛开始出现了，并对此制订了相应的法规。

06A4234
06C2667_10
ITALIA

历史上最著名的汽车拉力赛

——1907 年北京 – 巴黎汽车拉力赛

在任何汽车拉力赛中，始终没有哪一个比赛比“1907 年北京—巴黎汽车拉力赛”更具有传奇的色彩。20 世纪初期汽车工业飞速发展，1904 年汽车运动的权威机构——国际汽车联合会（FIA）在法国巴黎诞生了。这一新兴的体育运动遂纳入了健康有序的发展轨道，1907 年 3 月，法国《晨报》提出要举办一次“北京 – 巴黎汽车拉力赛”，这在当时真可谓一个惊人的创意，得到了欧洲各国赛车手们的热烈响应。然而，更让人惊讶的是，清朝政府最终同意放行。这无论对哪方来说，都称得上是一次巨大的冒险。1907 年，北京 – 巴黎首次汽车拉力赛，即在此背景下拉开了序幕。

北京－巴黎汽车拉力赛参赛车由轮船从海上运抵上海、天津，再到北京。1907 年 3 月初，法国驻华公使巴斯德在致清政府外务部的照会中称：巴黎汽车联合会拟自中国北京至法国巴黎，举行汽车拉力赛，大约于 6 月中旬自北京起程，请于中国境内垂情相助。此次汽车拉力赛得到了清政府的认可，但由于中国首次破天荒参与汽车拉力赛，其境内路途坎坷，唯恐发生乱子。3 月 27 日，外务部在致民政部的咨文中特别指出：汽车急速行驶，难以保护周全，其参赛之车以 8 辆为定数，在中国境内不论发生何等危险，中国政府一概不担责任，汽车经过各处，如有伤害中国人民生命财产之处，应由巴黎汽车联合会负责赔偿。

北京－巴黎汽车拉力赛在中国境内最初的赛行路线是：过东三省、西伯利亚等处，后经过多次论证，又改走张家口、恰克图等地。为了保障汽车拉力赛的行车安全，6 月 9 日，外务部在致民政部、步军统领衙门和顺天府府尹的文件中称：该洋人车队等均于明日早晨起行，所有汽车经过地方，应妥为照料，留意弹压。并晓谕沿途居民人等，勿在汽车路线行走，免致受险滋事。

6 月 10 日，5 辆当时最时髦的汽车从中国北京出发，终点设在 1.7 万公里之遥的法国巴黎。出发仪式在北京的外国使馆区举行，这天是个阴天，然而在出发仪式上气氛却空前的热烈。早上 8 点之前，5 辆汽车都在使馆区的

法国兵营内集合。兵营里挤满了人，在北京和直隶省的欧洲人几乎都汇集在此给赛车手们送行。各国驻华公使以及公使馆工作人员、赫德爵士、西方银行和公司的职员全都来了，一时间，京师的中央成了西方人云集的地方。外务部一位姓郭的大臣也代表清廷出席了这个仪式，他一面摇着扇子一面不停地跟大家说："再见，再见。"

法国公使馆一等秘书的夫人是汽车拉力赛出发仪式的发令员。她高高地举起了手中的旗帜。人群中顿时一片寂静，只听见汽车发动机的声音。旗帜一落下，5 辆车就在发动机的轰鸣声中向门口开去。军乐队换了一首节奏舒缓的乐曲，5 辆赛车以常规步行的慢速度鱼贯而行，车队两旁都是送行的骑兵军官。人群欢呼着跟在车队后面，把帽子和手帕扔向空中，好多人还大声呼喊着赛车手的名字。车队经过了奥地利公使馆，然后在意大利公使馆那儿转弯，驶出了使馆区。

与此形成鲜明对照的是，出城的街道两旁站立着中国士兵，市民们沉默地聚集在他们身后。大街上空旷无人，只剩下 5 辆赛车风驰电掣般地互相追赶，汽车的速度之快是北京人从未见过的。车队离开使馆区，走东交民巷，出德胜门，当天到达南口。因为参赛选手中有一位意大利的伯格斯（Prince Scipione Borghese）亲王，意大利驻华公使馆十分重视，特意派出武装卫队，一直护送到张家口。

车队按照预定行车路线，出中国长城，经张家口，过了张家口再往北，赛车手们很快就进入了天苍苍、野茫茫的大草原。草原上的牧人们因从未见过汽车这种西方的新玩意儿，所以对它们风驰电掣般的神奇速度显示出极大的好奇心和钦羡的神情。在车队经过的地方，常常会有蒙古族骑手们催马狂奔，试图跟汽车一决高低。可每次都是以后者胜利而告终。这在很大程度上满足了车手们的自豪感。

10.Juni 1907: Start des ersten transkontinentalen Autorennen der Geschichte in Peking
10th June, 1907: Start of the world's first transcontinental car race from Beijing

出了中国，进入

意大利的伯格斯亲王驾驶着ITALA车到达巴黎时受到了隆重的欢迎

西伯利亚、乌拉尔，横跨波兰、德国，然后抵达巴黎。路途艰辛，险象环生，各种各样的原始道路，路况不明；地域跨度大，气候变化剧烈，在漫长的旅途中，要忍受蚊虫叮咬，要经历酷暑与严寒两种极端气候，要挑战恶劣的自然环境。可想而知，这是一

次极富挑战性的超长途行程。途中经过的许多地区还处于原始的地形地貌，很容易迷失方向。幸亏当时已经有了通信的长途电报，沿途的电线杆，可以用来辨认方向，每隔一段的电报站，成了车队最好的休息点。

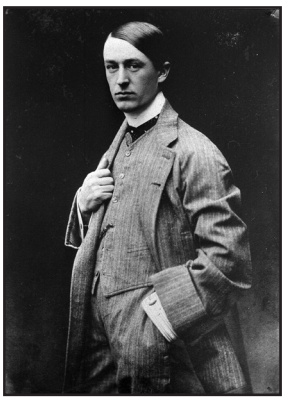
在那个年代，汽车拉力赛是汽车制造商展示产品性能的最好机会，竞赛有助于厂家在汽车结构、发动机、底盘、制动器、轮胎、照明设备等部件制作工艺上进行进一步改进。那时，以汽油作为燃烧动力的汽车问世才 10 余年，设备还十分简陋。这次汽车拉力赛报名参赛时有 25 辆，出发时就只有 5 辆了，其中最小功率的只有 4.4 千瓦，最大的也不过 29.4 千瓦。

参加比赛的车辆经过特殊的改装，可以随时拆成散件，一旦攀高山、过大河、越沙漠时，就用人力搬运。汽车无封闭，一路上任凭风吹雨淋。经过 70 天的顽强努力，意大利的“ITALA”牌汽车于 8 月 20 日第一个到达终点，取得了冠军。在所有参赛车辆中，这辆由意大利的伯格斯亲王驾驶的车功率也最大，与他同车的还有机械师格萨迪（Ettore Guizzardi）和随行记者巴兹尼（Luigi Barzini）。其余四辆参赛车分别是：一辆装备 11 千瓦发动机的荷兰世爵 (Spyker) 牌汽车，它的驾驶人为高达德（Godard）；一辆法国的 Cortal（4.4 千瓦），由珀斯（Pors）驾驶，这是一辆三轮汽车，也是车队中唯一的一辆三轮车；两辆 7.35 千瓦的法国“Dion-Bouton”牌汽车，分别由康米尔（Cormier）和科里安（Collignan）驾驶。Dion・Bouton 是法国的迪恩伯爵与伯顿合创的一家汽车制造公司，迪恩设计了汽车的后轮驱动以及悬架系统，由伯顿制造发动机。当时，他的发动机比德国人戴姆勒制造的发动机转速更高。此外，新型的发动机还有一个附有接触断续器的点火装置。

值得一提的是汽车拉力赛随行记者巴兹尼，他用手中的照相机捕捉到了一幅幅具有历史意义的珍贵画面。巴兹尼高超的摄影水平为后人直观了解这次汽车拉力赛的情形留下了珍贵的历史镜头。

伟大的设计师

这是一些血管中流淌着汽油的人，他们不仅仅是设计和制造一台机器，更赋予了汽车性格、生命和热情。



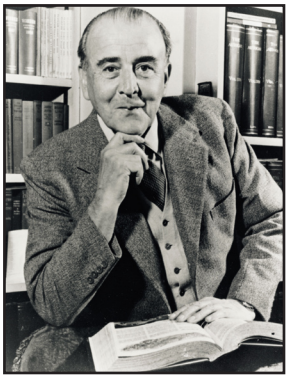
埃托尔·布嘉迪

布嘉迪汽车的徽标含有它的创始人埃托尔·布嘉迪姓名的第一个字母“EB”。埃托尔·布嘉迪生于意大利的一个艺术世家，他也一直保持意大利国籍，不过这个品牌一直在法国设计和生产，因而布嘉迪还算是一个法国汽车品牌。埃托尔·布嘉迪自幼在美术学校学习，他特别爱好驾驶汽车，从 17 岁起就参加赛车活动。他除了在艺术上有很深的造诣外，对各种机械设计技术也有深刻的了解，所以他把技术和艺术自然地糅合在一起，这就是布嘉迪汽车所具有的独特艺术风格。

让·布嘉迪

埃托尔·布嘉迪的长子让·布嘉迪也良好地继承了父亲艺术家和机械师兼具的天才，在汽车的设计制造史上创造了比其父更大的成就。20 岁的时候，小布嘉迪就开始动手改革发动机，23 岁时他就设计出了自己的第一辆汽车，这款车也可以在相同的底盘上进行不同的车身设计，形成外观各异的汽车。另外，小布嘉迪还是一位出色的试车工程师，他设计出来的每一款新车都要自己亲身试驾一番，然而正是这位才华横溢的天才，却在一次试驾事故中不幸丧生，时年 29 岁。

沃尔特·欧文·本特利

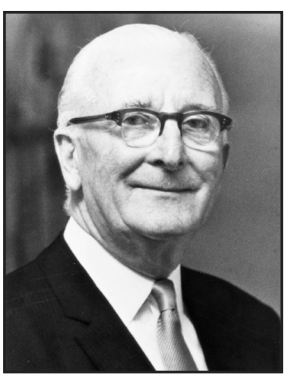


宾利一直是誉满全球的顶级豪华轿车品牌，它由沃尔特·欧文·本特利（Walter Owen Bentley）先生创立，业内的同事都称他为“W·O”先生。1888 年沃尔特·欧文·本特利出生在伦敦，是老本特利的第九个孩子，从孩童时代他就显出对机械构造的一种狂热的痴迷。一次世界大战结束后，本特利对赛车的兴趣一发而不可收，开始专注于自己设计的赛车和发动机，他的梦想是造一辆最好、最快的车。20 世纪 20 年代，宾利生产的汽车统治了欧洲的赛道。

佛雷德里希·盖格

他是著名的梅赛德斯·奔驰 300SL“鸥翼”之父。1933 年佛雷德里希·盖格（Friedrich Geiger）加入戴姆勒·奔驰公司，设计了经典的梅赛德斯·奔驰 500K 和梅赛德斯·奔驰 540K 跑车。第二次世界大战的爆发使他无处施展才华，1948 年短暂离开戴姆勒·奔驰公司后又返回公司任设计总监。20 世纪 50 年设计的梅赛德斯·奔驰 300SL 使他的事业达到了顶峰，这辆车被誉为 20 世纪最伟大的 10 款梅赛德斯·奔驰汽车之一和 25 辆世界最伟大的汽车之一。

威廉·里昂斯



这位捷豹之父原来是位摩托车发烧友，威廉·里昂斯（William Lyons）在 21 岁生日那天遇上了一位 30 岁的机械师威廉·威斯利（William Walmsley）。两个威廉一拍即合，于当年 9 月创立了一家名叫燕子（Swallow）的汽车配件公司。

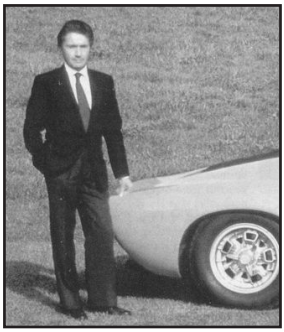
在创办燕子公司之前，他就经常参加中短程车赛 (Sprintrace) 及爬山赛 (Hillclimb)，这种对于赛车运动的爱好使他一直致力于提高车辆的性能并活跃在赛车场上。1933 年，里昂斯携刚刚面世不久的 SS-1 参与艾尔宾拉力赛 (AlpineRally)，虽然成绩不佳，但这更激起了里昂斯的斗志。在第二次世界大战之前，他终于凭一款 3.5 升排量的 SS100 跑车在法国马恩和南特、英国维拉的 GP 赛称雄。

亚历山大·保时捷

亚历山大·保时捷是保时捷家族的第三代传人，费迪南·保时捷的孙子，绰号“小精灵”。他在大学学习的是设计专业，但是毕业后理所当然进入了企业的管理层。 当时保时捷公司还没有设计部，只有一个设计室和加工车间，在他的主张下，公司成立了设计部，继而从父亲费里·保时捷那里得到了一个设计任务：设计保时捷 356 的替代车型。

1963 年，在当时 24 岁的亚历山大·保时捷主持下，保时捷公司历史上最为经典的跑车——保时捷 911 问世了。虽然创造了保时捷 911 最初的辉煌，但是和保时捷其他家族成员一样，他于 1970 年离开了保时捷公司，成立了自己的保时捷设计公司。多年后，在接受记者采访时他谈到设计保时捷 911 时的感受：“从 356 到 911，这不是两个车型这么简单，而是一个成长的过程，就像是从一个小孩，我们能看到他婴儿时的面孔，同时也看到他的成长和变化，然而他依然是他自己。”

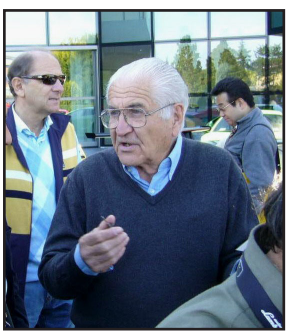
马萨罗·甘地尼



马萨罗·甘地尼是意大利博通设计公司的首席设计师，与乔治奥·乔治亚罗是同门师兄弟。马萨罗·甘地尼也是努奇·博通最宠爱的徒弟，努奇·博通称赞他在跑车设计方面简直是天才。马萨罗·甘地尼的创作在 20 世纪 60~80 年代达到了顶峰，他设计了多款时至今日还光彩夺目的超级跑车，如兰博基尼缪拉、Countach、Diablo 和布嘉迪 EB110 等。他的出色作品比努奇·博通本人的还要多，为建立博通设计公司的声誉立下汗马功劳。

2009 年在接受一次采访时，这位设计出很多经典跑车的设计大师和记者谈到："对于汽车，我关注的并不是外形，最喜欢研究的是汽车的构造、机械、技术和组装。"正是对于汽车内在的深刻理解，他的设计创作达到了一个更高的空间。

吉奥托·比扎里尼



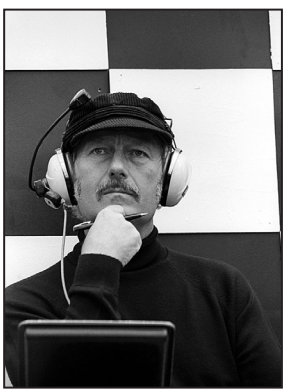
吉奥托·比扎里尼是意大利著名的超级跑车设计师之一，20 世纪 50 年代在法拉利公司工作，作为法拉利的首席工程师他设计了堪称经典之作的法拉利 250GTO。他在发动机和传动系统设计上造诣深厚，他为法拉利 250GTO 设计的高转速发动机采用了很多轻量化设计，在重量比竞争对手的发动机轻很多的情况下转速更高，功率更强大。

1961 年，由于和恩佐·法拉利的矛盾，他离开了法拉利公司，1963 年，他加入了兰博基尼公司，在与兰博基尼合作仅仅用了几周的时间，比扎里尼就拿出了一款专为 F1 方程式赛车设计的全铝合金 V12 发动机，它成为了兰博基尼 GT350 的动力，从此揭开了法拉利和兰博基尼两强相争的时代。

戈登·穆瑞

戈登·穆瑞 1946 年出生于南非，他的父亲是一位摩托车运动员，他继承了父亲运动的基因，而他的天赋在于一级方程式赛车和跑车的设计。他的履历就是一个一个的比赛胜利累加起来的。1973~1986 年在布拉翰 F1 车队任总设计师期间，车队取得了 22 个 F1 分站冠军，1981 年和 1983 年两个年度 F1 总冠军。1987~2006 年他在迈凯轮 F1 车队任技术总监期间，车队连续 4 年取得 F1 年度总冠军。1988 年，塞纳取得了自己第一个 F1 年度总冠军。

利用 F1 赛车设计积累的经验，戈登·穆瑞设计了著名的迈凯轮 F1 公路超级跑车（1993 年）和梅赛德斯·奔驰 SLR 迈凯轮公路超级跑车（2004 年），这两款车同样成为超级跑车中的经典之作。迈凯轮 F1 曾经是世界上速度最快的量产型公路超级跑车，它创造的 391 公里 / 小时的速度纪录经过了 10 年才被打破。



柯林·查普曼

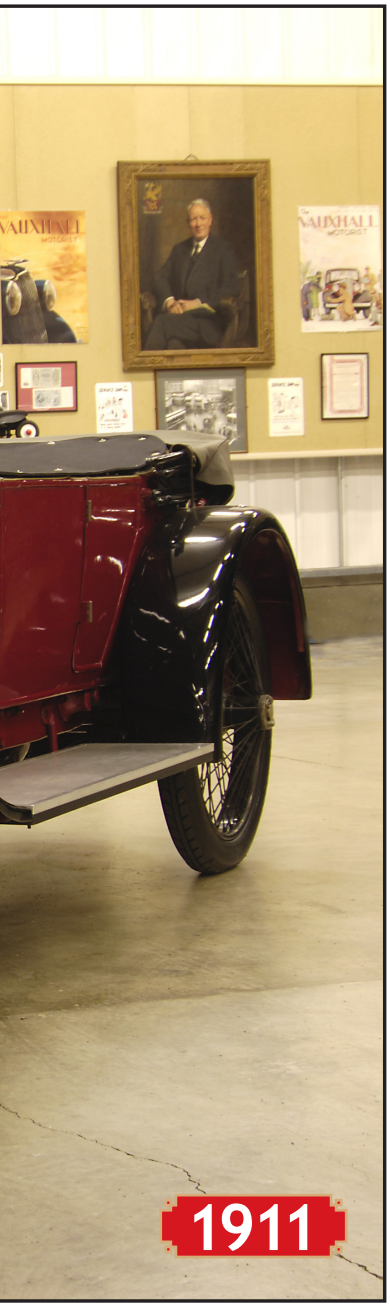
在汽车工业史上莲花品牌与众不同。它是英国杰出的工程师柯林·查普曼（Colin Chapman）个人奋斗与智慧的结晶。在汽车运动的狂热驱使下，他亲手设计和制造自己所心仪的赛车，在 20 世纪 50~60 年代设计的莲花及许多小跑车至今仍令人怀念。

不仅在设计方面出类拔萃，柯林·查普曼还是一名出色的车手，进而在汽车制造与竞赛两方面都创造了辉煌业绩，这可算世界汽车史上最美的一段佳话。像这样由单独一人创造出一个汽车品牌整个系列，在世界上极其罕见。

欧洲跑车

欧洲是汽车工业的发源地，欧洲人对于艺术的理解和对于机械的执著使他们为世界奉献了最为经典、性能最为出色的跑车，不同时代的欧洲跑车设计都留下了诸多跑车精品，比如宾利 3 升、布嘉迪 57SC、德拉格 D8SS 等。目前，无论在设计和性能及操控品质上，欧洲跑车都是最好的，世界上最著名的跑车品牌都出自于欧洲。

由于这款车在赛场上的出色表现，
沃克斯豪尔成为欧洲著名汽车制造商。



沃克斯豪尔 C-Type 亨利王子(1911)

这款著名的跑车的沃克斯豪尔官方名称是C-Type，在 1910 年进行的“普鲁士亨利王子杯”汽车比赛中，三辆 C-Type 战胜竞争对手而大获全胜，因而它有了“亨利王子”的别称。

C-Type 被认为是由世界上第一辆跑车 20HP 车型上发展而来的，设计者本应该由沃克斯豪尔的首席设计师亨吉斯（F·W·Hodges）担当，但是由于他当时处在长期休假中，设计工作便由劳伦斯·波默罗伊（Laurence Pomeroy）完成。这款车的动力为整体式 4 缸发动机，发动机排量 3054 毫升，最大输出功率为 22 千瓦。为了使车辆有很好的操控性，车身的高度比同时期的车型更低而和现代轿车更为接近，4 个自行车样式的车轮让车辆在弯道上的抓地力不是很理想，不过这已经比同时代的很多汽车要强出许多了。

在汽车比赛中，C-Type 为沃克斯豪尔争得了很多荣誉，在布鲁克兰举行的 2000 英里拉力赛中，3 辆入围并有一辆赢得该级别车型的速度最快奖项。1913 年，为了参加“普鲁士亨利王子杯”，公司设计了 C-Type 的终极版 C10 型车，它的发动机排量提升到了 4 升，发动机最大功率提升到了 33 千瓦，在 1913 年进行的“普鲁士亨利王子杯”汽车比赛中，三辆 C 10 战胜竞争对手而大获全胜，因而它有了“亨利王子”的别称。

凭借着 C-Type 在一系列比赛中的成功，劳伦斯·波默罗伊从默默无闻而成为家喻户晓的汽车设计大师，而沃克斯豪尔成为欧洲著名汽车制造商。沃克斯豪尔公司立刻决定扩大这款车的生产数量以满足消费者的需求，一辆 C10 型车的售价为 580 英镑，C-Type 车一直生产到 1915 年，总产量为 950 辆。

欧宝 Roadster（1911）

这是现存不多的早期跑车之一，也是目前欧宝博物馆的镇馆之宝。它的动力为一台排量 2.89 升的 4 缸发动机，最大功率为 22 千瓦。现代汽车上的助力系统在当时只是一种科学幻想，它的变速器只有两个前进挡，同步器在当时还没有发明，因而每一次换挡是个很痛苦的过程。而且制动系统也很原始，没有脚制动器踏板，如果要制动只能用拉动换挡手柄旁边的手制动柄把手完成，而且制动效果应该很差，因为那个时代的车只有后轮才有制动。至于悬架系统，可以忽略不计，因为它采用的是实心轮胎，载重货车式钢板弹簧。

世界上最初的跑车之一，
目前是欧宝汽车博物馆的镇馆之宝。

就是这么一辆老古董居然参加了 2006 年的环绕德国 2800 公里老爷车拉力赛，比赛路段以乡村公路为主，在起伏不断和拐来拐去的乡村公路上行驶对于普通车辆都是挑战，对于这辆结构原始的欧宝来说更是困难重重。在欧洲百年未遇的酷热中，它每天都处于挣扎及战斗的状态中，甚至在下坡路况时还能达到 60 公里 / 小时的速度，最终完成了艰难的征程。就因为是亲眼所见，才有如此的感受。它不愧为最牛的一辆欧宝车，它身上体现了一个发明汽车的民族对于汽车文化的理解和对于汽车的那种狂热。

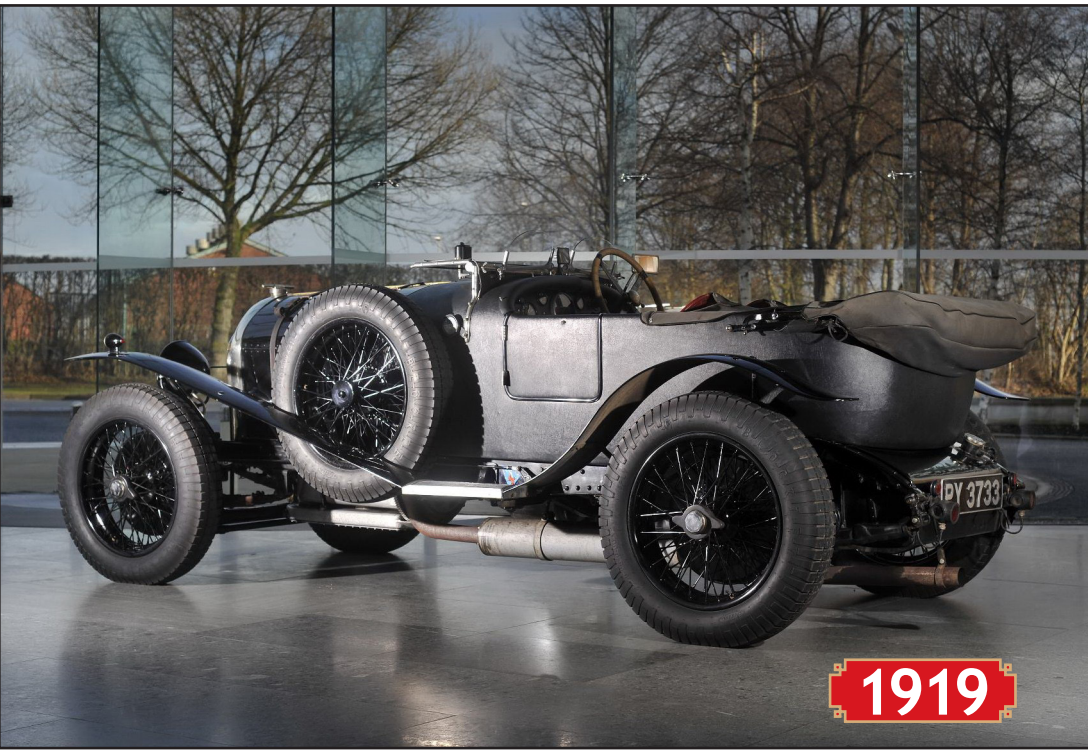
1911

霍奇基斯 AD Roadster（1912）

霍奇基斯 (Hotchkiss) 公司是一个以制造武器而闻名的法国公司，在 20 世纪初期涉及汽车制造业，其中不乏精品，1912 年推出的 AD Roadster 就是其中之一。霍奇基斯 AD Roadster 在 1912 年的巴黎汽车展上首次亮相，它的车身由欧洲目前的车身制造商范·伍龙（Van Vooren）公司设计和制造，外形非常典雅。动力为一台排量为 8.6 升的直列 4 缸发动机，最大输出功率为 40 千瓦。

目前唯一一辆保存完好的霍奇基斯 AD Roadster 有着不平凡的故事，它的第一个车主是一位来自于法国南部的富裕的葡萄酒制造商，他驾驶这辆跑车完成自己的蜜月旅行，足迹遍布整个欧洲，其家族保存这辆车直到 20 世纪 60 年代，最后转让给一名来自英国的古董车收藏家，这名英国的收藏家对这辆车倍加爱惜使其一直保持初始状态，直到在 2001 年转让给目前的收藏家。

外形低矮，驾驶座位靠近车辆重心部位，
具备了现代跑车的一些基本特征。



性能出色，赛车场上的常胜将军。

宾利 3 升（1919）

宾利 3 升是为宾利品牌获得荣誉的一款著名车型，它的车名来源于它的排量 3 升的直列 4 缸发动机，这台直列 4 缸发动机由公司创始人沃尔特·欧文·本特利（Walter Owen Bentley）亲手设计，采用了非常先进的双顶置凸轮轴配气系统，最大功率为 48 千瓦，车身由范·德·普拉斯（Van den Plas）公司设计和制造。

宾利 3 升于 1919 年首次在伦敦汽车展上一亮相就引起了人们的惊叹，因为它的直线行驶最高速度可以达到 160 公里 / 小时，这个速度几乎和第一次世界大战中英国最著名的骆驼式战斗机相同。比赛中也验证了宾利 3 升的实力，它取得了多项汽车比赛的胜利，1924 年更是夺得了勒芒 24 小时耐力赛的胜利，这是第二次世界大战前英国汽车在赛场上取得的最高荣誉。

宾利 4.5 升（1926）

宾利 4.5 升车型是用来填补宾利 3 升车型与 6.5 升车型之间的空白而诞生的，因为宾利 3 升车型遭遇了动力不足的问题，而宾利 6.5 升车型虽然动力比较强劲，但是在公路上驾驶却十分的不安全，于是为了弥补这两种车型的不足之处，宾利 4.5 升跑车就应运而生了。

该车拥有充足的动力可以在公路上优雅地行驶，同时其底盘包括了槽钢、半椭圆钢板弹簧组成的前后端悬架系统以及四轮鼓式制动系统，从而确保车辆行驶的安全性。最后，宾利 4.5 升车型总共生产了 733 辆，其中有 54 辆是配备了著名的增压式发动机的‘Blower Bentley’车型，这是违背沃尔特·欧文·本特利本人的意愿而被生产出来的高性能汽车。

可以在公路上优雅行驶的一款超级跑车。

1926
37
MA ASSICURAZIONI
GK 3841

费迪南·保时捷设计的最后一款梅赛德斯·奔驰汽车。

梅赛德斯·奔驰 SSK（1928）

这是戴姆勒·奔驰公司历史上最著名的 10 款车型之一，也是汽车设计大师费迪南·保时捷设计的最后一款梅赛德斯·奔驰汽车，之后他就离开了戴姆勒·奔驰公司成立了自己的设计公司。

梅赛德斯·奔驰 SSK 由梅赛德斯·奔驰的运动轿车发展而来，动力为一台排量 7.1 升的直列 6 缸机械增压发动机，根据生产的年代不同，发动机的输出功率也不同，初期型号的最大功率为 147 千瓦，后期型号的动力提升到了 220 千瓦，最大转矩达到了 680 牛·米。这款车的性能极为出色，最高车速达到 190 公里 / 小时。比赛也验证了梅赛德斯·奔驰 SSK 的实力，它取得了多项汽车比赛的胜利，这包括 1929 年的阿根廷 500 公里耐力赛冠军、1930 年的科尔多瓦大奖赛冠军、1931 年的阿根廷大奖赛和德国大奖赛冠军等。

由于制造成本极其高昂，戴姆勒·奔驰公司总共只生产了 30 多辆 SSK，大部分都在激烈的比赛中报销了，存留到今天的 SSK 只有 4 辆，因而价值连城。2004 年，一辆 1929 年款的 SSK 在古董车拍卖会上以 417 万英镑的价格拍出，出于对这款车的钟爱，欧洲的车迷们根据原始资料还制造了 100 辆仿制品。

阿尔法·罗米欧 8C 2300（1931）

阿尔法·罗米欧 8C 系列跑车是 20 世纪 30 年代欧洲著名的跑车之一，8C 的含义是直列 8 缸发动机，由维托奥·亚诺设计的这款发动机在当时性能非常优秀，排量为 2.3 升，采用双顶置凸轮轴配气系统及机械增压，最大功率为 132 千瓦。车辆从静止加速到 96 公里 / 小时不到 7 秒，而最高车速达到了 217 公里 / 小时。这款性能出色的跑车出战欧洲多项赛事，在蒙扎取得了意大利大奖赛的胜利，因而它有了“蒙扎”这个绰号。

阿尔法·罗米欧 8C 2300 系列车型生产了 8 年，在第二次世界大战爆发后停产，进入 21 世纪后，为了纪念这款著名车型并唤起人们对以前阿尔法·罗米欧的美好记忆，阿尔法·罗米欧汽车公司推出了采用相同车名称的 8C Competizione 和 Alfa Romeo 8C Spider 跑车。

艺术和技术的融合体，堪称移动的欧洲古典艺术品。

德拉格 D8SS（1932）

德拉格（Delag）是法国的一个豪华汽车制造商，创始人是路易斯·德拉格。他大学毕业后在标致汽车公司工作，1905 年离开了标致汽车公司创立了自己的德拉格汽车公司。从一开始，公司就把产品定位于高性能的豪华轿车，1931 年推出的 D8S 是公司的巅峰之作，D8SS 的敞篷跑车版是当时最为精致、最为豪华的跑车轿车之一。

D8SS 采用了非常传统的车架底盘结构，排量 4.0 升的直列水冷 8 缸发动机安装在长长的发动机室内，短前悬和长发动机室突出了它的运动性。悬架为半椭圆螺旋弹簧，制动系统为钢索操作。为了提高操控品质，D8SS 的车身高度比普通版 D8S 降低了 76 毫米，发动机功率由 88 千瓦提升到了 107 千瓦，最高时速达到了 161 公里（100 英里）。

由于经济危机的影响，德拉格公司被迫和本国的德拉黑（Delahye）汽车公司合并，1931~1933 年，德拉格只生产了 99 辆 D8S 系列豪华车，尤其以 D8SS 最为珍贵，目前它在古董车市场的价格在 1000 万 ~1500 万美元。

伏瓦辛 C27（1934）

如果不是发烧级别的古董汽车迷，肯定无法说出伏瓦辛这一品牌的来头。伏瓦辛品牌是个短命的豪华品牌，它的制造者伏瓦辛兄弟是法国航空业的先驱，伏瓦辛兄弟即夏布里埃·伏瓦辛（Gabriel Voisin）和查里斯·伏瓦辛（Charles Voisin）。

在 20 世纪 20 年代开始夏布里埃·伏瓦辛从事豪华轿车生产，他崇尚简洁、高雅的艺术，使用当时最新的航空技术设计汽车，比如铝质车身和流线的外形就是刚刚应用于飞机设计和制造的新技术，在 1934 年推出的 C27 就是这么一款外形流线且高雅，大量应用航空技术的跑车。高技术和独特的设计理念使伏瓦辛 C27 显得格外与众不同。

伏瓦辛有 C27 Aerosport 双门跑车型和普通 4 门轿车两种车型，C27 Aerosport 双门跑车型最为经典，它的动力系统为一台来源于航空发动机技术的直列 6 缸套阀发动机，和同时期的传统汽油发动机相比，它的结构更紧凑，配气系统简单，发动机转速高，缺点是密封差，烧机油严重，发动机排量 3 升，发动机最大功率为 77 千瓦，与动力系统匹配的传动系统为 4 挡变速器。车身结构上，C27 大量采用了刚刚用于飞机的铝质车身结构，因而它的整备质量只有 1300 千克，不及同时期同级别车型的 2/3，更高的动力质量比使它的最大速度提升到了 150 公里 / 小时。

最后一款伏瓦辛品牌的汽车，设计超越于它所处的时代。

伏瓦辛 C28（1935）

虽然 C28 问世时间只比 C27 晚一年，但是其设计理念上有了更大的突破，车身外形全面引入了流线形设计，甚至比当时的飞机外形还要流畅，艺术的成分首次放在了次要的地位，而底盘和动力则和 C27 相仿，车身为铝制结构，发动机为采用爵士公司套阀专利技术的直列 6 缸发动机，其排量 3 升，发动机最大功率为 77 千瓦。传动系统为有预选器的 4 挡变速器。

伏瓦辛公司只生产了 4 辆 C28，而保存到现在的只有两辆。此外，伏瓦辛 C28 是夏布里埃·伏瓦辛设计的最后一款伏瓦辛品牌的汽车，由于当时经济危机的影响，1937 年他失去了对自己公司的控制权，此后他离开了自己的公司加入了雪铁龙公司。然而伏瓦辛汽车梦想般的设计和独特的技术并没有完结。后来，夏布里埃·伏瓦辛参与了雪铁龙 2CV 和 DS 轿车的设计，得益于他众多前瞻性的设计，这两款车都成为了世界轿车中的经典车型。

阿尔法·罗米欧 6C 2300（1935）

20 世纪年代初期，阿尔法·罗米欧无疑是欧洲赛道的统治者，不过来自德国的竞争对手日益强大，汽车联盟推出了中置发动机的超级跑车，戴姆勒·奔驰公司把新研制的机械增压发动机装在了银箭赛车上。作为对德国产品的回应，阿尔法·罗米欧总设计师，维托里奥·亚诺开始了一个新的项目，这就是阿尔法·罗米欧 6C 2300 Jankovits 跑车。

维托里奥·亚诺把这款车的设计工作交给了杨科维兹兄弟（Jankovits），他们采用了一些现成的阿尔法·罗米欧 6C 2300 轿车部件，但是总体设计却是全新概念的，扁平的流行外形，中置发动机底盘结构，这些当时看起来很奇怪的设计成为今天超级跑车和赛车底盘的基本设计模式。

在机械方面，这款车的动力为一台排量 2.3 升的 V12 缸发动机，最大功率为 70 千瓦。车身采用了轻量化的铝合金材料制造，因而整备质量只有 1149 千克。由于车身轻巧且外形阻力小，最高车速达到了不可思议的 233 公里 / 小时。由于车身重心低，外形合理，使之比同时代跑车有更好的操控性能。

宝马 328（1936）

在 1936 年，宝马推出了宝马 328 跑车，这款车型的开发时间其实非常有限。宝马开发部门的工程师们只有很少的时间和经费来开发这款赛车，他们不得不把有限的力量都放在关键点上，也许这正是它如此成功的原因所在。其车身造型时尚且极具气动性，车身面板是由轻量化的铝合金材料构成的，底盘则包括了一个管状的空间架构设计。轻量化车身使宝马 328 具有出色的操控品质，其装备的直列 6 缸发动机性能出色，最大输出动力为 58.8 千瓦。宝马 328 性能十分出色，在 20 世纪 30 年代后期它主宰了欧洲 2 升级别发动机的汽车比赛。

第二次世界大战结束后，英国人很欣赏它的轻量化车身和大功率发动机组合的设计，因而宝马 328 的图纸被当成战争赔偿的一部分被英国人拿走，并在英国继续生产了数年，后来它的设计思想又影响到很多英国汽车设计师。作为一款设计理念富有创新的汽车，宝马 328 在汽车工业界的成就获得了广泛的肯定。几年前，在一个由全球汽车杂志记者投票参与的选举中，宝马 328 被列入 20 世纪 25 辆最伟大汽车的名单，也可说是实至名归。

摩根 +4（1936）

摩根公司最经典的车型无疑是 +4 跑车，这款跑车因已经生产了 70 多年而成为了一个传奇。今天的 +4 跑车和刚开始的 +4 车没有什么太大的区别，很多设计都是延续了过去的风格，比如典雅的钢制轮毂盖，可以折叠的平面前风窗玻璃，木制的方向盘，特别的车内装饰。

而且，生产工艺也和从前没有什么不同。作为手工制造的摩根 +4，在车身制造过程中没有借助于机器提高制造精度，只是靠技师的双眼和双手。这是个奇妙的过程，因为即使是经验最丰富的工匠，在控制误差方面也不如精确的机器，因而如何达到一个精良的质量成了一门学问。摩根的技师更像是一个精巧的艺术家，制造过程中在出现的误差被他们通过自己的创造力化解。一辆摩根 +4 就是在不停地产生误差，又不断地化解误差的过程中生产出来的。这样导致的结果是每辆车的结构部分都是不尽相同的，因而每辆车都是独一无二的精品。

我行我素，现代汽车工业中的另类古董。

1936
捷豹初期的产品，具有出色的性能。
AVC 318
22

捷豹 SS100 (1936)

捷豹 SS100 公路跑车是在第二次世界大战前由英国 SS 公司制造的，而 SS 公司就是今天捷豹汽车公司的前身。

当时欧洲汽车厂商命名很有意思，有用排量命名的，也有用功率命名的，而 SS 公司则用速度来命名自己的新车，SS100 车名中“100”的涵义是其时速能达到 100 英里，其动力为一台最大功率 92 千瓦的 3.5 升排量直列 6 缸顶置气门发动机或一台最大功率 55 千瓦的 2.5 升直列 6 缸侧置气门发动机。它的发动机压缩比达到 17.5:1，这个数据意味着为了性能不顾一切。装备 3.5 升发动机的车型最高速度可以达到 161 公里 / 小时，0 至 96 公里 / 小时加速时间为 10.4 秒，这在当时是很不错的性能。

在法国马恩和南特、英国维拉的 GP 赛中 SS100 称雄一时，SS100 还在阿尔卑斯和蒙特卡罗拉力赛有过不错的表现。它是捷豹运动车的最早雏形，为日后捷豹汽车的运动特性奠定了扎实的基础。

1936
数量稀少，
其价值非普通古董车所能相比。
B-69475

梅赛德斯·奔驰 540K（1936）

为了对抗如日中天的布嘉迪，戴姆勒·奔驰公司推出了这款跑车。这款车是在梅赛德斯·奔驰 500K 基础上发展而来的，设计者是戴姆勒·奔驰公司的著名设计师佛雷德里希·盖格。他采用了 500K 的基本底盘设计，管架车身结构则是借鉴了在欧洲汽车大奖赛场上取得辉煌胜利的梅赛德斯·奔驰银箭赛车的设计。直列 8 缸发动机的排量增为 5.4 升，没有增压器的车型最大输出功率为 84.5 千瓦，加装机械增压器的车型最大输出功率增加为 132 千瓦，传动系统为具有同步器的 4 挡手动变速器。

梅赛德斯·奔驰 540K 的性能和技术水平都不错，增压发动机车型的最高车速达 170 公里 / 小时。1938 年，戴姆勒·奔驰公司推出了它的 Autobahn kurier 车型，翻译成中文的意思是“流线外形且加长车身”，在设计中运用了当时刚在飞机设计中采用的空气动力学设计理念，它的外形较为流线，因而减少了空气阻力。梅赛德斯·奔驰 540K Autobahn kurier 这款车只生产了两辆，只有一辆保存到现在，因此其价值已非普通古董车所能相比，它现在的车主是一名墨西哥收藏家。

布嘉迪 57 SC Atalante (1937)

当时的很多运动汽车都是一车兼有多项功能，不仅可以日常驾驶，也可以参加比赛。但布嘉迪 57 SC Atalante 并不是为比赛设计的，它只是一款满足日常使用的跑车，不过在设计上却采用了赛车的理念。低重心的底盘和赛车的动力，车身由左右两部分拼接而成。最引人注意的是它的动力，为一台 3.2 升排量直列 8 缸发动机，最大输出功率为 162 千瓦，与动力匹配的传动系统为 4 挡手动变速器。这款漂亮的跑车性能非常不错，最高速度为 190 公里 / 小时，这使它成为当时欧洲最快的公路跑车之一。

这款车由老布嘉迪的儿子让・布嘉迪设计而成，不过让・布嘉迪英年早逝，他在一次车祸中丧

生，这次不幸直接影响了布嘉迪 57 SC Atalante 的产量，最后布嘉迪公司只生产了 4 辆布嘉迪 57 SC Atalante，因而现存的每一辆布嘉迪 57 SC Atalante 都非常珍贵。在 2007 年的一个拍卖会上，一辆布嘉迪 57 SC Atalante 成为拍卖会的主角，以 790 万美元的高价拍出。

历史上最经典的布嘉迪跑车。

阿尔法·罗米欧 8C 2900B(1937)

阿尔法·罗米欧的 8C 2900B 的车名代表了它的动力为一台排量 2.9 升的 8 缸发动机，这款车从 1936 年的阿尔法·罗米欧 8C 2900A 型车发展而来。8C 2900B 分赛车版和公路版辆两个车型，8C 2900B 的勒芒赛车版是恩佐·法拉利参与设计的车型，因而在 1987 年，法拉利公司收购了一辆 8C 2900B 勒芒赛车版，它停放在法拉利博物馆成为永久的收藏品。

面对高档消费市场的量产型，公路版 8C 2900B 不仅造型优美，而且采用意大利当时最好的手工工艺生产，总共只生产了 30 辆就因为第二次世界大战的爆发而停产。量产型的 8C 2900B 动力为一台 2.9 升排量的机械增压直列 8 缸发动机，通过降低压缩比，最大功率比赛车版减少了 29.4 千瓦，最大功率为 132 千瓦，这台由维托奥·亚诺设计的发动机性能非常出色。传动系统为没有同步器的 4 挡手动变速器。由于整体设计出色，公路版的阿尔法·罗米欧 8C 2900B 的最高速度为 177 公里 / 小时。

设计经典、造型优美。
1937

德拉格 D6 70（1937）

德拉格公司和德拉黑公司合并后，德拉黑公司看到了德拉格公司在高性能汽车方面的长处，因而设计了这款漂亮的跑车，希望它在市场和赛车场上都取得骄人的成绩。这款车的底盘和动力由德拉黑 135 轿车的底盘发展而来，动力系统和底盘经过了德拉格工程师的重新设计和调校，最终这台排量 3.0 升的直列 6 缸发动机的最大功率达到了 97 千瓦。轻量化的车身设计使车辆的整备质量只有 1250 千克，车辆的最高速度达到了 186 公里 / 小时。

这款车本应该在 1936 年推出，但是当年法国的罢工使勒芒耐力赛取消。在 1937 年的勒芒 24 小时耐力赛中，参赛的德拉格 D6 70 大出风头，平均车速达到了 121 公里 / 小时，以领先强大的布嘉迪跑车 7 圈的成绩完成了比赛。不过可惜的是，赛车场上的胜利不能拯救德拉格，尽管如此这款车的设计还是影响了后来的设计师。现存的 D6 70 都属于精品型古董车，它们频频亮相于欧洲和美国的古董车节中。

它的设计像古典音乐一样流芳百世。

塔尔伯特·拉格 T150（1937）

20 世纪初，法国的克里蒙特和英国的塔尔伯特合伙，创建了塔尔伯特公司（Talbot），1904 年开始生产汽车。塔尔伯特的祖先是法国诺曼人后裔和英国的伯爵，曾参加过 1420 年以来在法国土地上的几次战争。为了纪念祖先的功绩，在法国和英国都建立了塔尔伯特汽车公司，他们设计的产品以造型优雅、浪漫主义色彩浓厚的高档轿车和跑车为主。1935 年，公司在安东尼·拉格（Anthony Lago）安排下进行了重组，公司的产品商标就成为了“塔尔伯特·拉格”（Talbot–Lago）。

1937 年，重组后的公司推出了 T 150 型跑车，它一推出就引起了各方面的关注，它实在太漂亮了，由费格尼和佛拉希尼为它设计的外形堪称汽车史教科书式的经典设计。水滴的形状，艺术、美和流线形设计完美融合在了一起，设计达到的高度很难超越，虽然过去了 70 多年，初次见到它的人依然很难不被它所打动，它的设计就像古典音乐一样流芳百世。不仅外形漂亮，T150 的机械性能在当时堪称一流。安东尼·拉格不仅商业头脑出色，他也是位出色的工程师，他开发了高性能的 4 升排量直列 6 缸发动机，发动机的最大功率达 103 千瓦。

经典的设计，稀有的数量，留存于世的每辆 T150 都价值不菲。目前它在古董车市场的拍卖价格在每辆 400 万美元以上。

法拉利 125S（1947）

这是首辆镶嵌法拉利商标的跑车，也被看做是现代赛车文化的起源，由此开创了超级跑车的新时代。这辆小巧的跑车采用了钢管空间架车身结构，前悬架为双叉独立悬架，后轮采用了弓形钢板弹簧、液压减振器、防倾杆的非独立悬架。

法拉利 125S 最引人注意的地方是动力系统，小小的发动机室装进了一台 V 形 12 缸发动机，这台发动机由吉阿齐诺·哥伦布（Gioachino Colombo）设计，制造工艺非常精致，排量只有 1.5 升，采用了单顶置凸轮轴配气系统，发动机最大功率为 73.5 千瓦。与动力系统匹配的传动系统为 5 挡手动变速器，转向系统为当时流行的蜗杆与扇形蜗轮。法拉利 125S 的 12 缸发动机在当时可谓动力强劲，再加上仅 650 千克重的轻巧车身整备质量，其最高速度可达 210 公里 / 小时，只不过受当时技术水平的限制，衰减很快的鼓式制动系统、缺乏路感的转向和非独立的后悬架部分限制了它性能的发挥。

法拉利 125S 有跑车版和赛车版两款车型，它们之间最大的区别在于车身设计的不同，但底盘和变速器基本相同。125S 在皮亚琴察赛道首次亮相，车手是佛朗科·哥地斯（Franco Cortese），按恩佐·法拉利（Enzo Ferrari）本人说，“虽然失败却很有潜力”。事实上，法拉利 125S 并没有赢得开门红，佛朗科·哥地斯不得不退赛，因为在比赛领先时燃油泵出了问题。然而，在后来的 4 个月，法拉利 125S 重返赛道 13 次，赢得了 6 场比赛。

保时捷 356（1948）

保时捷 356 是第一辆被冠以保时捷名字的车型，由于从大众甲壳虫轿车基础上发展而来，因而两车有很多相像之处。

保时捷 356 车身窄小，结构简单，甚至连装饰条都没有，它采用重心很低的轻型水平对置 4 缸风冷发动机。由于发动机后置，汽车前鼻可以做得很低，因此驾驶视野很好。车架采用了一种新型的钢管式结构，整备质量只有 585 千克。汽车各种细节的设计也十分精致。紧凑、短粗的体型，较短的前后悬，简洁明快的铝质车身线条——多年后仍能引起人无限遐想。

排量 1.13 升的水平对置 4 缸风冷发动机原本是大众公司的产品，但保时捷工程师们通过提高压缩比，将功率从 17.6 千瓦提到 25.7 千瓦，后来又改用下吸式化油器，使最大功率增至 29.4 千瓦。由于车身轻及空气动力性好，最高速度可以达到 140 公里 / 小时。为了适应中置发动机的布局，发动机调转了 180°，这样离合器及 4 挡手动变速器被安置在靠近车尾部。当然保时捷 356 也有一些缺点，主要是大众的前、后悬架与新车架配合不够协调。

时间已过去了半个多世纪，保时捷 356 仍为人们所称道，它永远是那样的与众不同，而这正是它的魅力所在。

法拉利 166 MM（1949）

法拉利 166MM 是法拉利 159 的替代车型，也是法拉利公司生产的第三款跑车。经过不断地完善，它比它的前辈法拉利 125S 和 159 更为强大。在早期的法拉利汽车中，跑车和赛车的界定很模糊，恩佐·法拉利根据客户的需求量身定做他们需要的产品，法拉利 166MM 就是这样一款车型，它可以满足客户日常使用及比赛的需求。

在机械方面，法拉利 166MM 的 V 形 12 缸发动机依然出自吉阿齐诺·哥伦布（Gioachino Colombo）的设计，不过排量上升为 2.0 升，配有 3 个韦伯公司的化油器，动力提升到了 103 千瓦。最高速度为 193 公里 / 小时。在底盘调校上，恩佐·法拉利认为出色的跑车应该像最出色的烈马一样，必须拥有桀骜不驯的性格，因而法拉利 166MM 的底盘调校显得格外与众不同，它不是为

普通驾驶人而设计的，只有驾驶技巧高超的驾驶人才能发挥它最大的性能。

图中这辆法拉利 166MM 有着不平凡的经历，吉奥尼诺·马佐托（Giannino Marzotto）伯爵直接从恩佐·法拉利先生（Enzo Ferrari）处购得这辆车。这辆漂亮的跑车外形设计出自于 Touring Superleggera 公司，其结构特征符合空气动力学设计。该车在 1950 年的日内瓦车展上首次亮相，而吉奥尼诺·马佐托伯爵的目标就是驾驶这辆赛车赢得 1950 年的 Mille Miglia 比赛的胜利。不过他却对 166 MM 的动力输出表现不满意，所以恩佐·法拉利送给他一个全新的 V12 195 Colombo 发动机。此举取得了巨大的成功：吉奥尼诺·马佐托伯爵和副驾驶人马可·科萨罗（Marco Corsaro）驾驶着这辆 724 号赛车横扫 1950 年 的 Mille Miglia 赛事，这是法拉利第一次赢得国际比赛的冠军，它开始名声大噪。

赢得这场极具挑战的意大利“Mille Miglia”爬山赛后，这辆法拉利赛车随即在之后的都灵车展上展出。尽管莱蒙德·舒默尔（Raymond Sommer）在 1950 年的勒芒赛中失利，但吉奥尼诺·马佐托在同年的罗马 3 小时赛事中赢得了胜利。20 世纪 50 年代后期，这辆法拉利赛车在美国参加了一些小型比赛。1965 年，该车换回最初装备的发动机，被卖给了一位美国的收藏家，直到 2001 年。现车主于 2003 年购得它，并将其进行了全面的修复。

捷豹 XK120（1949）

XK120 是捷豹历史上非常重要的一款车型，作为捷豹在战后研制的第一款车，公司给予很大的期望。公司原来“SS”的车标因为和德国的秘密警察大队字母相同而遭弃用，后改用 XK 代号，X 是“根据实验”的缩写，而 K 是“顺序”的缩写。

1946 年，捷豹汽车的创始人里昂斯爵士开始设计新一代跑车，他要求这款新车拥有一台动力强劲的新型发动机，它的输出功率最终要达到著名的“Old number 8”跑车的动力水平。经过多次尝试，这款双顶置凸轮轴的发动机终于完成了，这是一款直列式 6 缸发动机，排量 3.4 升，输出功率达到了 117.6 千瓦。

两年后 XK 跑车研制成功，车名定为 XK120，“120”意味着这款车的最高速度为 120 英里 / 小时。 1948 年 10 月在英国伦敦车展展出后精明的代理商看到它在北美市场的潜力而开始把它带到北美销售。由于价格合理，捷豹 XK120 敞篷跑车迅速流行起来，这是当时世界上仅存的豪华轿车市场。

菲亚特 8V（1952）

这是一款市场不成功但是在塞道上名气很大的跑车，其 8V 的车名来源很有意思，因为福特在 20 世纪 30 年代生产了非常著名的“V8”牌轿车，由于担心“V8”被福特汽车公司注册成商标，所以菲亚特把这款跑车命名为“8V”。

这款车由丹特·吉阿科萨（Dante Giacosa）设计，采用了很前卫的四轮独立悬架系统。 车身长度为 4060 毫米，车身宽度为 1500 毫米，整备质量只有 1000 千克。动力为一台排量为 2.0 升的 V 形 8 缸发动机，最大功率为 77 千瓦。这台发动机并不是专门的跑车发动机，是原来为豪华轿车配套研制的发动机，由于菲亚特豪华轿车项目终止，这款已经研制成功的发动机被装备在菲亚特 8V 跑车上。

优秀的底盘赋予了菲亚特 8V 非常出色的操控品质，而高性能发动机令它的最高车速达到 190 公里 / 小时。1952~1959 年，菲亚特 8V 称霸意大利 2 升级别的 GT 赛，赢得了所有的冠军。赛场上春风得意，市场上却反应冷淡，所以在生产了两年后，1954 年菲亚特 8V 就停产了，总产量只有 114 辆。 时过境迁，正因为设计经典且数量稀少，目前，菲亚特 8V 成为欧洲稀有的经典车型，每一辆都价值连城。

1954

外形极其优美，
精湛的发动机制造工艺堪称机械领域中的工艺品。

玛莎拉蒂 A6 G54 (1954)

1947 年玛莎拉蒂公司的新产品就是 A6 运动轿车，车身设计和制造工作由宾尼法瑞纳公司完成，随后发现，这款漂亮的轿车动力有些不足，经过扩缸设计，发动机排气量增加到了 2 升，最大功率提升到了 73.5 千瓦。新的 A6 车身由福勒（Frua）设计，它在 1951 年的巴黎车展上获得很大的成功。

1953 年，著名工程师吉奥齐诺·克拉伯（Gioacchino Colombo）离开法拉利公司加入到了玛莎拉蒂的团队，他的到来增强了公司技术研发实力，他着手设计了新的 A6GCM 和新的双顶置凸轮轴发动机。A6GCM 一问世就引起了轰动，不仅外形漂亮，而且双火花塞的发动机动力输出达到了 147 千瓦。A6 系列的终版就是 A6 G54，它外形极其优美，车身和内饰纯手工制造，还有精美的机械构造。当然它的产量也非常小，1954~1957 年，玛莎拉蒂公司总共生产了 60 辆各种型号的 A6 G54 系列轿车，目前，每一辆 A6G54 都是稀世珍品。

梅赛德斯·奔驰 300SL（1954）

1952 年，戴姆勒·奔驰公司推出了梅赛德斯·奔驰 300SL 赛车，设计师依然为第二次世界大战前著名梅赛德斯·奔驰 540K 跑车的设计师佛雷德里希·盖格，他在梅赛德斯·奔驰 300SL 运用了很多新的思路，首先车门打开方式奇特，车门打开时有如海鸥张开的翅膀，汽车造型史上首次出现这种设计，因而它有了“鸥翼”的别称。戴姆勒·奔驰公司推出它的目的是赢得当时一些著名比赛，梅赛德斯·奔驰 300SL 很快做到这一点。当年，它便为奔驰车队赢得了勒芒耐力赛和泛美洲拉力赛冠军。但让奔驰没有料到的是，这款车更大的声誉却来自它的量产型公路跑车。1954 年，奔驰在纽约车展上推出了梅赛德斯·奔驰 300SL 的量产型公路跑车，它在设计和性能上大大超前于时代的超级跑车，

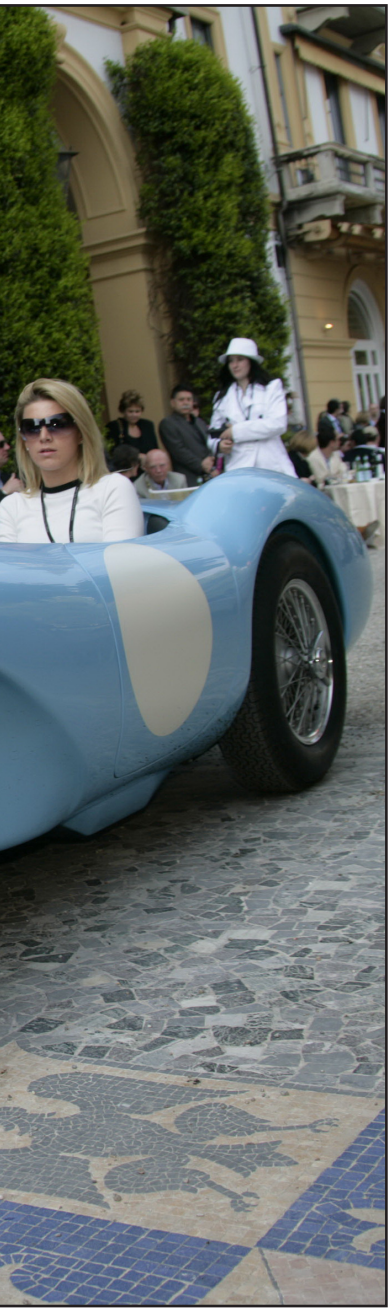
一跃成为了那个时代上最闪耀的明星。

硬顶型梅赛德斯·奔驰 300SL 的“鸥翼”设计其实是被底盘的承载构架结构逼出来的，它采用了一种承载构架结构，用轻合金钢管焊接出一副车架，车的动力总成和车壳就搭载在这副很轻的车架上。鸥翼车门的主窗玻璃是不能打开的，这就让原本狭小的驾驶室非常闷热，因此 20 世纪 50 年代很多车主是开着门驾驶梅赛德斯·奔驰 300SL 的，这倒是印证了“凡是美丽的都是要付出代价的”这句话。而且，虽然梅赛德斯·奔驰 300SL 的车架重量很轻，但结构刚性非常强，这样就很好地把车身刚性和减重两个相对的指标兼顾在一起。并且该车还使用四轮独立悬架，其中后悬架的摆动式车桥非常有利于在极限情况下保持车辆的可操控性。

梅赛德斯·奔驰 300SL 的 3.0 升排量直列 6 缸发动机同样是高科技的产物。它由梅赛德斯·奔驰 300 型轿车的发动机发展而来，该发动机单顶置凸轮轴，干式油底壳。奔驰公司为这款发动机加装了博世公司最新研究的机械式燃油喷射系统，这套系统让该发动机的功率达到 126.4 千瓦，比原型发动机提高了近 50%。梅塞德斯·奔驰 300SL 轻车身和大功率发动机使之拥有强大的性能，先进的悬架和符合空气动力学的车身造型又让该车拥有了良好的操控稳定性，它的最高速度达到了 260 公里 / 小时，从技术性上来讲，这款车超前了它所属的时代。

1955

生不逢时，一直笼罩在法拉利的阴影下。



阿斯顿·马丁 DB3S (1955)

DB3S 是一款著名的赛车车型，它是在 DB3 跑车的基础上进行重新设计的，但是它的轴距变得更短，同时采用了更轻量化的底盘。DB3S 分两个型号进行设计和制造，第一型号的排号为 1~10，其生产时间为 1953~1956 年，主要是为赛车团队制造的。第二型号是商品车型，生产时间为 1954~1956 年。其中 Coupe 车型由于空气阻力系数降低，从而提高了最高车速；然而不幸的是由于空气动力学设计的问题，车身的下压力不足以至于车辆在高速行驶时稳定性不足。随着时间的推移，DB3S 的设计与机械配件在不断地改变，以弥补其空气动力与性能方面的不足。

DB3S 的生产时间为 1953~1956 年，最终制造了 31 辆，其中 11 辆被厂家用来参加比赛。1953 年，DB3S 参加了最有名望与最具挑战的艰难的勒芒 24 小时比赛，虽然准备充分但是仍然没有取得比赛的成功。1954 年，阿斯顿·马丁制造了两辆装备 165.4 千瓦发动机的 DB3S，目的是参加银石 (Silver stone) 比赛。但是如果想要参加勒芒比赛，则汽车的功率还要进一步的加大。于是工程师为这两辆赛车配备了增压器，结果动力输出增加到 176.4 千瓦，它们都参加了勒芒 24 小时耐力赛，但是结果还是败给了法拉利。

在 1955 年，DB3S Coupe 敞篷车型问世了，和它的前辈一样参加了比赛，终于它赢得了银石 (Silver stone) 的胜利且在勒芒 24 小时耐力赛中位居第 2 名。在 1956 年的勒芒比赛中，DB3S 重复了上一年的赛绩，仍然名列第 2。最终的结果，DB3S 获得比 DB3 更多的成功，尽管它从没有在勒芒比赛中赢得一场胜利，但是为阿斯顿·马丁赢得胜利和声誉。

MG A (1955)

MG 品牌历史上最重要的一款车型，代表了 MG 新的开始。

MG 绝不仅仅是一个跑车品牌，在它八角形的标志下蕴涵着独特的传统和文化。MG 是 Morris Garages 的简称。MG 之父是威廉·莫里斯 (William Morris)。他是一个善良的人，他在 1920 年实现了做一个汽车工业家的梦想。第一辆莫里斯汽车在小镇考利 (Cowley) 被制造出来。

MG A 是 MG 品牌历史上最最重要的一款车型，它是为替代已经老旧的 T 型车而设计的。这款车最初的设计从 1952 年开始，MG 的设计师西德·埃维尔（Syd Enever）设计了一款流线外形的跑车准备参加勒芒耐力塞。不过这辆使用 TD 底盘的跑车底盘太高了，因而驾驶座也高出了车身不少，为此这辆新车需要新的底盘设计，设计师设计了近似承载车身的结构，地板的高度被降低了不少，这使新车和以往的 MG 车有了革命性的变化。公司的领导层也注意到了这个变化，为了表明现在的 MG 车和过去一刀两断，他们给新车起了新的名字 MG A，表明了 MG 新的开始。

MG A 的动力为一台排量 1.5 升的 50 千瓦 4 缸发动机，而它的整备质量只有 902 千克，这款轻盈的跑车具有非常出色的操控品质。亮丽的外形、敏捷的操控让 MG A 在欧洲立刻名声大噪，1955~1962 年，总产量为 101081 辆的 MG A 在英国本土只销售了 5869 辆，它不仅成为同时期出口数量最多的汽车，更树立了英国小型跑车品牌的国际知名度。

凯旋 TR3（1955）

凯旋（Triumph）曾经是英国的著名汽车品牌，它在 20 世纪 50 年代和 60 年代生产的小跑车驰名世界，TR3 就是 20 世纪 50 年代非常著名的一款英式小跑车。

TR3 的轴距离只有 2238 毫米，车身长度为 3835 毫米，车辆的整备质量为 904 千克。其动力为一台排量 2.0 升的顶置气门直列 4 缸发动机，最大输出功率达到 70.6 千瓦。超过极限转速的 5000 转 / 分时可以实现 73.5 千瓦的最大输出功率。此外，初期型号采用的是四轮鼓式制动系统，1956 年后生产的型号采用了前轮盘式制动系统，成为英国首个采用盘式制动系统的量产车型。由于车身轻盈又装备了一台大功率发动机，TR3 展现出非常出色的操控品质和动力性。英国《MOTOR》杂志在 1956 年做的测试中，TR3 的最高车速为 169 公里 / 小时，从静止加速到 96 公里 / 小时用时 10.8 秒。

TR3 在北美受到的欢迎程度出乎想象，1955~1957 年公司总共生产了 13377 辆 TR3，英国市场只卖出了 1286 辆，其他都出口到了美国。由于设计经典，很多 TR3 都保存到了今天，到 2002 年仅英国就有 893 辆处于正常上路行驶状态。

宝马 507（1957）

在宝马历史中，最为漂亮的车应该是宝马 507。在 1955 年的法兰克福汽车展上，宝马公司正式发布了宝马 507 车型。这是一款基于宝马 503 车型基础之上，并由格鲁茨设计的造型纤细且漂亮的两座 Roadster 敞篷跑车。同时这也是一款将动力、精致造型及轻量化车体集于一身的新车。

在外观上，宝马 507 采用了轻量化的合金材料构造，并配备了造型独特的模压钢轮毂。在动力配置方面，宝马 507 装备的是一具带有两个 Zenith 化油器并采用了铝质气缸盖的 V 形 8 缸发动机，它的最大功率为 110 千瓦，与动力匹配的传动系统为 4 挡手动变速器。在这种强劲动力驱使下，宝马 507 从静止到 100 公里 / 小时的加速时间为 9 秒，而最高速度为 201 公里 / 小时。

然而，由于生产成本太高而导致其较高的售价，原来宝马公司希望把这款车引入美国市场，可是这时通用汽车公司推出了雪佛兰克尔维特跑车，它的售价更为低廉，从而使宝马 507 进入美国的希望破灭了。仍然处于第二次世界大战后恢复中的欧洲市场对于豪华车的需求并不大，使得宝马 507 车款销售非常缓慢。尽管后来宝马公司为招徕顾客而增添了盘式制动系统以及 5 挡变速器等高性能选择配置，却没有带来丝毫的效果。最后，1956~1959 年的生产时间里，宝马 507 的总产量仅有 253 辆。然而正是由于其生产数量较少，再加之出色的设计和品质使之成为今天众多收藏家极力寻求的对象。

1957

宝马历史中最为漂亮的一款车型。

1958 它是法拉利公司早期的得意之作。

法拉利 250GT Serie1 (1958)

法拉利 250GT Serie 1 敞篷跑车是法拉利公司早期的得意之作，它采用了法拉利 250GT 跑车的底盘，轴距为 2600 毫米，宾尼法瑞纳公司为它设计了车身，车身的制造由博洛尼塔（Berlinetta）公司完成，这款车的造型非常优雅漂亮，因而获得了车迷的喜爱。

不仅拥有漂亮的外形，法拉利 250GT Serie 1 的性能也非常出色。其动力为一台升排量 3.0 升的 V 形 12 缸单顶置凸轮轴发动机，这款高转速发动机采用了很多轻量化设计，采用了铝合金的活塞和缸盖，因而重量比竞争对手的发动机要轻上百千克（只有捷豹 XK 跑车 6 缸发动机重量的一半），并且转速更高，在 7000 转 / 分时输出 176.4 千瓦的最大功率。在这台高性能的发动机推动下，法拉利 250GT Serie 1 的 最高车速达到了 241 公里 / 小时。

1958 年时，一辆法拉利 250GT Serie1 的售价为 1.5 万美元起，只有富豪阶层能够接受这个价格。它的生产时间不长，只在 1957~1959 年生产了两年，总产量只有 200 辆，大部分法拉利 250GT Serie1 都被卖到了美国加州。美国《汽车趋势》杂志评选最伟大的法拉利车中就有法拉利 250GT Serie1。

奥斯汀希利 3000（1959）

奥斯汀希利 3000 是 20 世纪 50 年代和 60 年代著名的小型跑车，它在英国有“大希利”的绰号，虽然的轴距只有 2337 毫米，车身长度只有 3988 毫米，但是这仍然比当时其他型号的希利车外形规格要大。

这款车的车身由简森汽车公司制造，而组装却在位于阿伯丁的 BMC 汽车公司完成。它的动力为一台排量 2.9 升的直列 6 缸发动机，发动机最大功率为 95.6 千瓦。它的性能很不错，最高车速为 185 公里 / 小时。从静止加速到 96 公里 / 小时需要 11.3 秒。

为了提升这款车的知名度，BMC 英国汽车公司把它投入汽车比赛，1959~1965 年，它每年都参加了很多拉力赛和场地赛，比如著名的在美国赛百灵 12 小时耐力赛、法国勒芒 24 小时耐力赛等，奥斯汀希利 3000 取得过同级别车型中不错的成绩，残酷的比赛成了对它品质最好的宣传。不过这个情况在 1965 年后有了改变，刚问世不久的 Mini COOPER S 取代了它的位置。虽然从正式的赛场上消失了，但是成为收藏家收藏品的奥斯汀希利 3000 仍然不甘寂寞，它的身影目前经常出现在欧洲各个老爷车比赛中。

奥斯卡 1600GT（1960）

对于很多欧洲以外的人来说奥斯卡（OSCA）这个品牌肯定是很陌生的，这是玛莎拉蒂汽车公司创始人玛莎拉蒂兄弟创建的另一个公司。1947 年玛莎拉蒂兄弟离开了自己创建的玛莎拉蒂汽车公司后回到自己的故乡博洛尼亚成立了奥斯卡汽车公司，专注于赛车的设计和制造，新公司成立后设计的第一款赛车就是 MT-4。1955 年后，玛莎拉蒂兄弟终于认识到商业化的好处，因而在 1960 年推出了这款 1600GT 跑车，某种意义上来说，这才是原汁原味的现代玛莎拉蒂跑车。

和所有意大利经典汽车一样，1600GT 的外形漂亮，动力为一台从 MT4 跑车 1.1 升发动机发展而来的 1.5 升双顶置凸轮轴发动机。这款发动机的性能非常出色，因而被菲亚特公司所采用，底盘为管架结构。由于商业运作的不成功，1600GT 的产量很小，两年多的时间里只生产了 128 辆。

小众车型，纯粹的玛莎拉蒂跑车。

捷豹 E-type（1961）

捷豹 E-type 是一款 GT 型跑车，无论是双门车型还是敞篷车型都拥有令人倾倒的流线唯美造型。恩佐·法拉利都对它赞不绝口，称它为有始有终最漂亮的汽车。

捷豹 E-type 跑车采用了飞机制造工艺，它首次采用了单体式管架结构，车身覆盖铝合金蒙皮，搭配玻璃纤维所包裹的前车头，整备质量只有 1315 千克。它的动力为一台来自 XK150S 跑车的 3.8 升直列 6 缸发动机，这台发动机的最大功率高达 195 千瓦。《MOTOR》杂志的编辑在 1961 年的一次试车中，驾驶捷报捷豹 E-type 跑出了 240 公里 / 小时的最高车速，而静止至 96 公里 / 小时的加速时间为 7.1 秒。测试显示捷豹 E-type 的性能是出色的，不过它的价格并不十分昂贵，1961 年在英国的销售价格为每辆 2000 英镑（含税）。

总体而言，捷豹 E-type 设计是革命性的，它的表现、操纵性和外观都超越了它所处的那个时代。而且售价远远低于竞争车型，使它成为高销售量的高性能汽车。1961~1975 年，捷豹先后推出了三个系列的 E-type 车型，它的销量达 76838 辆。2008 年，《每日电信》评选 100 款最漂亮的汽车中捷豹 E-type 榜上有名。

1961

世界上最漂亮的跑车之一，性能超越了大部分竞争对手。

莲花 Elan（1962）

20 世纪 50 年代，柯林·查普曼相继设计出了莲花 Elite 和 Seven 小型跑车，虽然在赛道上表现出色，不过市场反应一般。面对莲花的低迷市场表现，查普曼终于明白了再好的设计、再优的工艺，倘若市场定位不准，一切全是无用功。

重新调整市场战略以后，柯林·查普曼于 1962 年推出了 Elan 跑车。 底盘为钢管管架结构，外面覆盖玻璃钢蒙皮，车辆的整备质量只有 680 千克，在这辆车上，柯林·查普曼的轻量化设计理念得到了完美的体现。而且，这辆车组装容易，甚至消费者都可以自己组装。在这辆看似简单至极的跑车上的机械系统却是现代化的，动力为一台排量 1.6 升的双顶置凸轮轴发动机，悬架为四轮独立悬架，制动系统为四轮盘式制动，这些技术赋予了莲花 Elan 出色的性能。

Elan 成为莲花公司第一个商业上成功的产品，1962~1975 年，莲花公司总共生产了 1.7 万辆 Elan 跑车，从此莲花公司迎来了黄金的 10 年发展期。Elan 创造了一个新的跑车设计理念，其影响一直延续到了现在，现在市场上紧凑型小跑车上都或多或少有它的影子。

梅赛德斯·奔驰 230SL（1963 年）

梅赛德斯·奔驰 230SL 的底盘编号为 W113，这款跑车有一个“宝塔”的绰号，因为其车顶让人们想起了寺庙建筑结构。然而，这种车顶设计主要是出于安全考虑，而不是造型考虑。这种宝塔形状的构造让使用轻型框架的车顶变得更加坚固。

有些人认为“宝塔”车看上去缺少了些霸气，事实也是如此，20 世纪 50 年代后期戴姆勒·奔驰公司决定退出汽车比赛后，整个产品线的设计思路都跟着发生了改变，因而“宝塔”比起奔驰的前一件作品（梅赛德斯·奔驰 300SL“鸥翼”）要显得中性了许多，和“鸥翼”赛场的传奇经历比起来，“宝塔”更像是一辆雅皮士的玩具。在机械方面“宝塔”的动力为一台排量 2.3 升 6 缸发动机，其最大输出功率为 110 千瓦，这使它的最高车速可达 200 公里 / 小时。

在这一代“宝塔”SL 级双座跑车的开发过程中，戴姆勒·奔驰着眼于为高品位客户提供最尖端的技术成果。因此，“宝塔”SL 采用了很多创新性的技术。在安全工程技术方面，梅赛德斯工程师也应用了创新元素。梅赛德斯·奔驰 230 SL 是世界上率先运用“安全车身和刚性乘客室以及前后溃缩区”的跑车。梅赛德斯中高级轿车 1959~1961 年开始运用了这个开创性发明，而 SL 级在跑车领域率先运用了这种技术。

ATS 2500 GT（1963）

1961 年，恩佐·法拉利开除了 6 名员工，其中包括了设计工程师卡罗·切蒂（Carlo Chiti）和吉奥托·比扎里尼（Giotto Bizzarini）。这 6 个人被开除的原因很简单，他们觉得恩佐·法拉利的老婆总是干预公司的正常运作。被开除后，这 6 个人立刻组成了自己的公司 ATS，设计一级方程式赛车和 GT 运动轿车。

卡罗·切蒂和吉奥托·比扎里尼一起设计的第一款车就是 2500GT，它采用了一台 162 千瓦的 2.5 升 V 形 8 缸发动机，这是意大利生产的第一款量产型中置发动机的汽车。它前卫的设计还是它的流线形外形，这款车在 1963 年的巴黎车展上造成了不小的轰动，由于设计领先它所处的时代，ATS 注定无法在商业上取得成功，仅卖出几辆后，ATS 工厂便永久地倒闭了。

虽然 ATS 2500 GT 没有获得商业上的成功，但是其中置发动机后轮驱动底盘的潜在优势已经影响到了后世的意大利超级跑车设计，仅仅 3 年后，采用中置发动机的兰博基尼缪拉终于取得了成功。

设计前卫，具有现代超级跑车的雏形。

体现了英国绅士跑车的风格，
也是最著名的一款阿斯顿·马丁跑车。

阿斯顿·马丁 DB5(1963)

阿斯顿·马丁 DB5 由阿斯顿·马丁 DB4 发展而来，这是一款 2+2 座位的双门跑车。由于在 007 系列电影《007 大战金手指》中以詹姆斯·邦德专车出现而名声大噪。

阿斯顿·马丁 DB5 流线形的车身平滑优美，是均衡与前卫的奇特混合，车身横截面从最大处到车尾的平缓过渡可以有效地提高车辆的空气动力性能。在机械方面，它装备一台 4.0 升排量的直列 6 缸发动机，其最大功率为 207 千瓦，与之匹配的传动系统为 5 挡手动变速器，强大的动力系统使阿斯顿·马丁 DB5 成为当时性能最出色的高性能 GT 跑车，其最高速度达 233 公里 / 小时。它是当时最出风头的法拉利跑车最强劲的竞争对手，所不同的是前者驾驶起来比较方便轻松，驾驶姿态更为优雅，不像后者那样桀骜不驯需要高超的操控技巧。一位英国赛车老手在先后试过阿斯顿·马丁与法拉利两款车后评论说："考虑到每个人都会变老，还是给我一辆阿斯顿·马丁更加自在一点。"

阿斯顿·马丁 DB5 和它最著名的车主詹姆斯·邦德身上共同拥有的这种 20 世纪 60 年代经典英国式绅士风度，使它成为人们心目中的汽车经典。当时，一辆阿斯顿·马丁 DB5 跑车的起步价格为 4248 英镑，这个售价让许多人望而却步，但 DB5 总共生产了 983 辆，比前后几款阿斯顿·马丁车型都更受欢迎。

玛莎拉蒂 Mistral（1963）

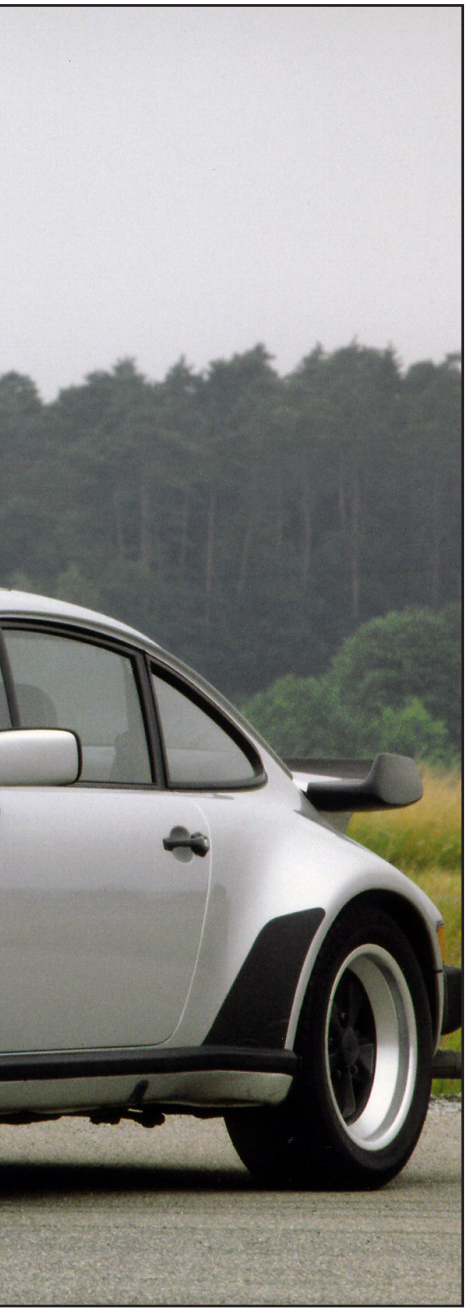
经历了 1957 年 F1 赛场上的胜利后，玛莎拉蒂公司把发展的重点从赛道转向了高档公路跑车方面，在 20 世纪 60 年代，玛莎拉蒂生产的一系列高性能跑车中，最著名的就是玛莎拉蒂 Mistral。这辆车的车名来自于一个玛莎拉蒂法国经销商的建议，“Mistral”是从地中海吹向法国海岸的风的名字，这种清凉而快速的地中海之风用在这款玛莎拉蒂最新的跑车上自然是恰到好处。和同期玛莎拉蒂其他车型相比，由佩特罗·福拉（Pietro Frua）设计不仅先进而且漂亮，堪称设计中的经典之作。

玛莎拉蒂 Mistral 比同期的玛莎拉蒂 Sebring 跑车轴距短了 100 毫米，只有 2400 毫米，车身部分采用了轻量的铝合金材料，小巧的车身和轻量的材料减轻了车辆的整备质量。最初的玛莎拉蒂 Mistral 动力为一台 3.5 升排量的直列 6 缸双顶置凸轮轴发动机，发动机最大功率为 173 千瓦。后期型号发动机的排量增大到了 3.7 升和 4.0 升，最大功率也提升到了 180 千瓦和 187.4 千瓦。虽然发动机的动力不同，但是传动系统只有一种型号，ZF 公司的 5 挡手动变速器。以 20 世纪 60 年代的标准来看，玛莎拉蒂 Mistra 的性能非常不错，装备 4.0 升发动机的车型从静止到 100 公里 / 小时的加速时间为 6.4 秒，极速可达 255 公里 / 小时。

20 世纪 60 年代最漂亮的欧洲公路跑车之一。

1964

20世纪全世界最有影响力的跑车。



保时捷 911（1964）

虽然保时捷 356 跑车受到了热烈的欢迎，但是费里·保时捷深知它的局限性，而当时他 25 岁的儿子费迪南·亚历山大·保时捷(Ferdinand Alexander Porsche) 继承了他祖父费迪南·保时捷对机械的天赋，设计了保时捷 356 的后继车型——保时捷 901。

1963 年，保时捷公司把这辆保时捷 901 拿到了法兰克福国际车展上展出。不过当时法国标致汽车公司已经把车型名称方式进行了官方的注册登记，因此标致公司提出申诉，坚持自己的权利。保时捷当时还只是一个拥有 1000 名工人的小企业，不得不作出让步，在这款车开始批量生产时，他们把新跑车更名为“911”。

保时捷 911 继承了费迪南·保时捷的设计理念，它采用了水平对置风冷后置发动机后轮驱动的底盘设计，这种设计在当时被认为是不合时宜甚至是过时的，过重的尾部使之在弯道上很容易产生转向过度，不过对于驾驶高手而言，这是驾驶刺激的源泉，他们喜欢保时捷 911 在弯道中表现令人刺激的漂移动作。作为保时捷 356 车型的接班者，它另一个大的变化是动力更换为 6 缸发动机。这一点一直延续到今天。虽然和今天的车型相比，那时候的保时捷 911 只有 95.6 千瓦的功率，但仍然可以在 9.1 秒内从静止加速到 100 公里 / 小时，最高车速达到 210 公里 / 小时。虽然刚问世时的保时捷 911 还不是很强大，但是属于它的时代还是开始了。

兰博基尼 350GT（1964）

这是兰博基尼公司制造的第一款跑车，鲁西奥·兰博基尼的决定并非心血来潮，他清醒地知道产品的质量和卓越的性能比外形更重要。为了制造世界上最经典的 GT 跑车，他聘请了一批颇具天赋的设计师，首先把意大利著名的跑车发动机设计师吉奥托·比扎里尼（Giotto Bizzarini）请了过来，在与兰博基尼合作之后，仅仅用了几周的时间，比扎里尼就拿出了一款专为 F1 方程式赛车设计的全铝合金 V 形 12 缸发动机，它成为了 GT350 的动力源。

底盘的设计源自两位刚刚走出大学校园的年轻设计师——保罗·斯坦查尼（Paolo Stanzani）和吉亚姆保罗·达拉拉（Giampaolo Dallara）。他们对兰博基尼第一代产品的贡献在于降低了底盘制造的成本，其秘诀是采用了独立后悬架和螺旋弹簧。当时，其他昂贵跑车都选用钢板弹簧，行驶起来感觉笨重死板。独立悬架和螺旋弹簧的应用可以有效地配合 350 GT 发动机，在圣阿格塔地区崎岖不平的公路上，兰博基尼的速度得以充分地展现。尽管转向略显沉重，制动也有些迟滞，但是整车的操控性能仍然非常出色。

兰博基尼公司的开山之作，一个传奇的开始。

AC 428 Frua(1965)

这是一款跨国合作的产品，它的底盘由具有赛车血统的 AC Cobra 427 底盘发展而来，制造工序非常有意思。底盘由位于英格兰的 AC 工厂完成制造后送到位于意大利的 Frua 工厂装配车身，之后再送回英格兰的 AC 工厂安装上动力系统及内饰。

与同时期的 ISO 跑车和德・托马索跑车不同，它采用了赛车理念的纯独立螺旋弹簧悬架系统，动力则为一台美国福特肌肉车上的 7.0 升排量 V 形 8 缸铸铁发动机，发动机最大功率为 253.6 千瓦。这款集意大利优雅外观、英国优秀跑车底盘和美国强大动力于一身的跑车性能很出色，最高车速为 227 公里，从静止加速到 96 公里 / 小时只需要 6.2 秒。

虽然性能出色外观漂亮，但是由于 AC 的管理者缺乏经营头脑，生产流程安排过于繁琐，因而造成了这款车生产成本高昂，它的价格丝毫没有竞争力，1965 年在英国的售价为 5570 英镑，而名气更大的阿斯顿・马丁 DB6 的售价为 4460 英镑，捷豹 E-type 只有 2225 英镑。这款跨国合作的跑车最终只生产了 81 辆，因而成为稀有的现代型跑车。

兰博基尼缪拉 (1966)

虽然 350GT 引起了广大车迷的注意，但这还不足以使兰博基尼成为一线跑车品牌，真正让兰博基尼征服世界的是缪拉。兰博基尼缪拉（Miura）名字来自西班牙一头著名斗牛“缪拉”，它以凶猛著称，号称斗牛士寡妇制造者。缪拉的外形设计由博通设计公司完成，而担当此工作的是当时只有 27 岁的马萨罗·甘地尼（Marcello Gandini），他赋予了缪拉那种狂牛一样的激情，也成为日后所有兰博基尼品牌风格。

兰博基尼缪拉 P400 于 1966 年 3 月在日内瓦国际车展登台亮相，它的动力为一台排量 4.0 升的 V 形 12 缸发动机，最大功率为 257.2 千瓦。机械设计从英国 MINI 得到了些灵感，设计师把发动机、传动系统和差速器组合在了一起，因而动力传动系统显得非常紧凑。缪拉最为前卫的设计是它采用中置发动机后轮驱动结构，尽管这样的概念已经存在了很久，但是在当时中置发动机布局在公路跑车几乎看不到，在赛车领域也还处于证明自身价值的痛苦阶段，虽然缪拉成为一种冒险，但是事实证明这个冒险是正确的。

缪拉在上市时有些细节还不是很完善，尽管就动态表现而言它非常精准，它在空气动力学和噪声方面的弱点则同样传奇，人们抱怨它在达到 270 公里 / 小时左右的速度时噪声简直如爆炸一般。尽管存在一些不足，20 世纪 60 年代末至 20 世纪 70 年代初期仍是一个属于缪拉的时代，它代表了超级跑车的未来并树立了超级跑车的一个工业标准——中置发动机后轮驱动底盘结构。从兰博基尼缪拉以后，各个超级跑车制造商才最终认识到这种底盘的优势，后来所有超级跑车都采用了这种底盘结构。

阿尔法·罗米欧 Spider（1966）

这是款经典的意大利小跑车，它由成熟的阿尔法·罗米欧 Giulia 105 轿车底盘发展而来，宾尼法瑞纳公司为它设计了漂亮的外形。在车身结构方面，这辆采用承载车身的小跑车采用了当时非常先进的车头和车尾碰撞后溃缩的设计理念，因而提高了车辆的被动安全性。 动力系统为一台排量 1.57 升的双顶置凸轮轴发动机，最大输出功率为 80 千瓦。

由于设计外形极为优雅且机械设计可靠，这款车一直受到不同年龄消费者的喜爱，在 1966~1993 年 20 多年的生命周期中，阿尔法·罗米欧 Spider 仅仅是机械方面进行了多次升级，化油器发动机变成了电喷发动机，舒适设备更全面，车内的制造工艺水平更高。 除此之外，它的外形、底盘系统几乎没有什么变化，因为它确实不需要改变自己。

20 多年中它的外形没有改变，因为改变是多余的。

没有法拉利车标的法拉利，寄托了恩佐对于爱子的思念。

法拉利 Dino 206GT（1967）

迪诺 (Dino) 是恩佐·法拉利唯一的儿子的名字，1956 年年仅 24 岁的迪诺因肾病早逝，恩佐·法拉利因此受到很大打击。为了纪念去世的迪诺 (Dino)，这款由恩佐·法拉利力推的入门级中置发动机后轮驱动底盘的跑车一直悬挂着那个非跃马标志的徽章。

与同时期其他采用 V 形 12 缸发动机的法拉利车不同，Dino 206GT 的动力为一台排量 2.0 升的 V 形 6 缸全铝发动机，发动机最大功率为 117.6 千瓦，车辆的最高速度为 235 公里 / 小时，这是第一辆采用电子点火的法拉利车。作为 Dino 系列的首辆量产车型，Dino 206 GT 产量只有 152 辆，因而十分珍贵。

法拉利 365 GTB/4（1968）

在 20 世纪 60 年代的跑车设计中，恩佐·法拉利认为优秀的 GT 跑车应该是前置发动机，其代表作是法拉利 275GTB 跑车，不过无论从哪个方面来说，中置发动机的兰博基尼缪拉无疑更强大。为了重振雄风，恩佐·法拉利再次与宾尼法瑞纳合作，设计一款风格前卫但仍然坚持发动机前置设计的替代车型。在 1968 年的巴黎车展上，更新换代后的法拉利 365 GTB/4 问世了。为了纪念 330 P4 在 1967 年的代托纳（Daytone）24 小时耐力赛中 3 次夺得第一名，这款漂亮的意大利跑车后来获得了雅号 Daytone。

Daytone 只保留了与它的前辈相同的轴距（2.4 米），其余元素都被抛弃，这在法拉利的历史中十分罕见。当然，它还是拥有长长的发动机盖，位置靠后的车厢，这些都是 20 世纪 60 年代法拉利跑车的共同特征。在这辆车的车身上，法拉利还形成了另一项传统：那就是凡 GT 跑车统统装备 V 形 12 缸发动机，其 4.4 升排量的 V 形 12 缸发动机的最大功率为 258.7 千瓦。从静止加速到 96 公里 / 小时需 5.4 秒，最高车速达到 280 公里 / 小时。

应该说，法拉利 365 GTB/4 是一款非常出色的跑车，扭转了法拉利在兰博基尼竞争中的不利地位，但是它并没有超越兰博基尼缪拉，这促使恩佐·法拉利终于下决心改变底盘设计。仅仅 5 年后，法拉利终于推出了第一款采用中置发动机的 Berlinetta Boxer 车系，法拉利跑车开始了一个新的时代。

法拉利重振雄风之作，扭转了在竞争中的不利地位。

欧宝 GT(1968)

“飞一样的乐趣”，这是当时欧宝 GT 的广告宣传语，作为当时年轻的欧宝经理，鲍伯·鲁茨在欧宝 GT 的推广中发挥了重要作用，他主张扩展紧凑型后驱双座跑车的产品线。“Simple，Pure，Attractive!”（简洁，纯粹，迷人！）成为了 GT 当时的设计方向。它的外观设计深受美国第三代雪佛兰克尔维特跑车风格的影响，简直就是它的迷你版。

欧宝 GT 的动力为一台排量 1.9 升的 4 缸发动机，最大功率 66 千瓦，从静止加速到 100 公里 / 小时用时为 10.8 秒，最高车速为 185 公里 / 小时，这在 40 多年前是一个非常快的速度。当时，200 公里 / 小时的车速就像一面墙是不可逾越的，只有那些超级跑车才能达到这样的速度。而欧宝 GT 仅仅凭着 66 千瓦的发动机就接近了这个极限从而引起了轰动。

性能出色的平民小跑车，
20 世纪 60 年代欧宝最出色的产品。

NetCarShow.com

德·托马索 Pantera (1970)

Pantera 翻译成中文就是“豹”，这是在福特公司支持下，Ghia 设计公司的设计师汤米·特雅达设计的一款超级跑车。和他之前设计的作品一样，“豹”得车身造型极为优美，底盘设计也很前卫，采用了中置发动机设计，行李箱小得几乎可以忽略不计。和先前的德·托马索蒙高斯塔跑车采用的钢管架底盘结构不同，“豹”采用了承载车身的设计。

在机械方面，动力为一台来自福特汽车公司 5.8 升 V 形 8 缸发动机，最大功率达 243 千瓦，传动系统为来自 ZF 公司的 5 挡手动变速器。在 1971 年美国《Car and Drive》汽车杂志进行的一次测试中，其零到 96 公里 / 小时加速时间为 5.5 秒，这样的性能水平在当时的欧洲鲜有竞争对手。

1970 年 3 月，“豹”在摩纳哥首次亮相后就获得了广泛的好评，1971 年福特公司把它引入美国，1971~1975 年在美国总共销售了 5500 辆，它的最著名的一个车主应该是“猫王”埃尔维斯·普莱斯利。由于石油危机，福特停止了这款车在美国的销售。虽然它一度在美国很受欢迎，但是在欧洲老家的销售量一直低迷，因而被称为是看不见的意大利超级跑车。

借助于它取得的成功，宝马驾驶人之车的地位日渐稳固。

宝马 3.0CS（1971）

宝马 3.0CS 是宝马 2800CS 的替代车型，当时梅赛德斯·奔驰统治了原联邦德国高档轿车和高档运动车市场，而宝马 3.0CS 就是宝马打破原联邦德国高档运动车市场格局的一个产品。 宝马 3.0SC 沿袭了 20 世纪 30 年代宝马 328 跑车的设计理念，其结构轻盈，具有短前悬、运动风格的外形、双肾进气格栅、车头四个圆灯、霍夫迈斯特后侧窗弯角和与门把手平齐贯穿侧车身的腰线……这些元素组合在一起勾画出了今天宝马风格的一个蓝图。

动力为一台直列 6 缸发动机，采用了两个 Zenith 化油器，发动机最大功率为 132 千瓦，制动系统为高效率的 4 轮盘式制动系统。宝马 3.0CS 比当时欧美流行的英式双门小跑车更重且功率更大。得益于设计精致的底盘设计，它的操控极为锐利，其赛车版宝马 3.0CS 进一步减轻了重量，在欧洲旅行车大赛和德国房车赛中取得了一系列胜利，而它的由蓝、紫罗蓝和红色组成的“M”标记也深深地印在了人们的脑海里。1971~1975 年宝马总共生产了 21147 辆宝马 3.0CS，宝马驾驶人之车的地位也日渐稳固。

兰博基尼 Countach (1973)

这是为数不多没有用蛮牛命名的兰博基尼超级跑车，Countach 是意大利皮埃蒙特方言中的一个单词，用来形容男人看见漂亮女人后那种兴奋的感觉。而男人看到这款超级跑车是否也会有这种激动的感觉呢？事实确实如此。

兰博基尼 Countach 于 1973 年的日内瓦车展上首次亮相，其设计师依然为博通的王牌设计师马萨罗·甘地尼。继缪拉后，再一次展现了他在设计上的天赋，Countach 全身上下散发着一股强烈的阳刚之气，每一个线条和棱角都显示着不羁的野性。特别是向上方打开的剪刀式车门，给人一种超级汽车的感觉，直至今天还让人感受到设计师的超前意识，这辆车被认为是汽车设计历史上的一座里程碑。

车身采用了飞机的轻量化制造工艺，使这辆车的整备质量控制在 1400 千克。初期的型号动力为一台来自缪拉超级跑车的 4.0 升排量 V 形 12 缸发动机，发动机最大功率为 275.6 千瓦，后期的车型装备的发动机改为排量为 5.2 升、最大输出功率为 328.5 千瓦的 V 形 12 缸发动机。由于没有独立的测试者可以接近兰博基尼 Countach，因此兰博基尼大胆地宣称其最高车速为 314 公里 / 小时。如果属实的话，它就是当时速度最快的量产车。

不过时运不济的是兰博基尼 Countach 推出不久就碰上了席卷全球的石油危机，全世界石油价格暴涨，因而它在销售上遇到了很大困难。在 16 年的生产过程中，兰博基尼 Countach 的总产量为 2042 辆，而且近半数是生产期的后 5 年完成的，随着它的继任者兰博基尼 Diabolo 的投产，一个传奇就此结束。

法拉利 512 BB（1973）

有人认为法拉利加入超级跑车俱乐部的时机太晚，因为 20 世纪 70 年代初期的法拉利 12 缸发动机跑车还采用的是前置发动机后轮驱动底盘结构。不过，通过法拉利 Dino 206GT 小型跑车和法拉利 512 场地赛车的实践，法拉利的设计师认识到中置发动机后轮驱动底盘在操控性、动态平衡性的优势，这种底盘结构代表了未来高性能跑车发展的方向。终于在 1973 年法拉利推出了采用中置发动机后轮驱动底盘 Berlinetta Boxer 车系超级跑车，第一个车型就是法拉利 365 GT4 BB，它替代了之前采用前置发动机后轮驱动的 Daytona 车型。1976 年，法拉利跑车开始使用新的命名方式后，法拉利 365 GT4 BB 更名为法拉利 512 BB。

这款车的外形源自宾尼法瑞纳的设计，通过优雅的曲线将发动机巧妙地隐藏起来。它的长、宽、高分别为 4400 毫米、1830 毫米和 1120 毫米，由于采用了中置后驱的底盘，后轴的负荷较大，前后轴的负荷比达到了 40:60。动力为一台来自于 20 世纪 70 年代法拉利 F1 赛车技术的水平对置 12 缸发动机，排量为 5.0 升，发动机最大功率为 264.6 千瓦，一台 5 挡手动变速器被安置在发动机下方，整个动力传动系统显得非常紧凑。法拉利 512 BB 从静止加速到 100 公里 / 小时用时为 5.4 秒，最高车速为 303 公里 / 小时。

法拉利 512 BB 的出现虽然较晚，但是它的出现立刻改变了世界超级跑车的格局，并给予当时超级跑车中的霸主兰博基尼 Countach 有力地还击。1981 年，法拉利推出了升级后的法拉利 512 MMi，i 代表了动力改为一台燃油喷射供油系统的发动机。

莲花 Esprit S1(1975)

莲花 Esprit 由 1972 年的莲花概念跑车发展而来，Esprit 的外形设计由乔治亚罗担当，近似扁平的车身和大倾角的车头使之像是一张折叠的纸，因而它有了“折叠纸”的绰号，它的外形设计和兰博基尼 Countach 一样标新立异。这辆车采用了钢架车身结构，车身外壳由玻璃钢制造，机械部分取自于现成的产品，动力为一台排量 2.0 升的 4 缸发动机，最大输出功率为 119 千瓦。 传动系统为雪铁龙 SM 和玛莎拉蒂玛拉克相同的 5 挡手动变速器。

作为 Esprit 系列的第一个型号，S1 型车的动力有些不足，但是由于车辆的整备质量只有 1000 千克，它的操控敏捷性是整个 Esprit 车系中最好的。性能在当时也属于一流水平，它从静止加速到 96 公里 / 小时用时只需 8 秒，最高车速可以达到 214 公里 / 小时。

发生在这款车上最著名的一个事件就是被选为

1977 年拍摄的 007 系列电影《海底城》中邦德的座驾，着实在全世界 007 影迷面前风光了一把。由于外形极为漂亮，20 世纪 90 年代的好莱坞电影中导演很喜欢用它做道具，比如在《漂亮女人》和《本能》中它都有精彩的出境。

外形极具创意，莲花公司的第一款高性能跑车。

1975

1975

设计上追求舒适性和运动性之间的平衡，配置更高档。

捷豹 XJS（1975）

这是一款外形极为优雅、贵族气质十足的英国跑车，它是作为 E-Type 的替代车型而出现的，但却是以 XJ 豪华轿车系列为基础发展出来的跑车，设计理念因而和之前的 E-Type 大相径庭，也和曾经的竞争对手法拉利和兰博基尼有了很大差距。在设计上追求舒适性和运动性之间的平衡，车辆的舒适配置也更丰富。

尽管一部分人对 XJS 的定位及整体外形持有异议，但它的机械设计却无可挑剔。它采用和 XJ12 豪华轿车相同的 5.3 升排量 V 形 12 缸发动机，发动机最大功率为 169 千瓦。该车的性能极其出色，从静止加速到 96 公里 / 小时只需要 6.5 秒，最高车速达到了 253 公里 / 小时，这个性能指标并不比意大利的超级跑车逊色很多。

由于在这款车推出时，爆发于 1973 年的石油危机并没有结束，因而对于这款装备 12 缸发动机的汽车来说市场很有限。1975~1980 年总产量为 14800 辆。

阿斯顿·马丁 V8 Vantage(1977)

在阿斯顿·马丁车系里，车辆的命名比较复杂，但是一般来说 Vantage 车型代表高性能跑车，阿斯顿·马丁 V8 Vantage 就是由阿斯顿·马丁 V8 基础上发展而来的一款高性能跑车。

这辆车最大的变化是动力系统，工程师对阿斯顿·马丁 V8 车上非常成功的发动机进行了技术升级，重新设计了发动机进气系统、凸轮轴和化油器，最终这台排量 5.3 升的 V 形 8 缸发动机最大功率提升了 40%，达到了 279.3 千瓦 。传动系统为一台和阿斯顿·马丁 V8 相同的 ZF 公司手动变速器。车辆的最高车速达到了 273 公里 / 小时，从静止加速至 96 公里 / 小时为 5.3 秒，这个加速性能数据十分出色，比大名鼎鼎的法拉利 Daytone 跑车还快了 0.1 秒。

阿斯顿·马丁 V8 Vantage 的价格非常昂贵，1977 年在英国的零售价格为 2 万英镑，从 1977 年问世到 1989 年停产，阿斯顿·马丁 V8 Vantage 的总产量仅为 534 辆。和它的前辈们一样，阿斯顿·马丁 V8 Vantage 成为邦德的座驾，在 1987 年的 007 系列电影《黎明生机》中有精彩的表演。

20 世纪 70 年代名气最大的英国跑车。

跑车专业领域评价颇高的一款车型。

保时捷 928（1978）

从 1949 年自立门户到现在，保时捷公司只生产了 6 款前置发动机的车型，保时捷 928 就是其中之一，费里·保时捷希望它集优雅、平衡、优越的操控性、强大的动力及豪华车的舒适性于一身，事实上它是作为保时捷 911 的替代车型而设计的。

从 1971 年开始，保时捷公司的决策者们认为新一代的跑车需要有更好的舒适性，由于担心美国政府禁止中置或后置发动机的汽车进口，因而保时捷 928 被设计成前置发动机后轮驱动结构。动力为一台排量 4.5 升的 V 形 8 缸单顶置凸轮轴发动机，最大输出功率为 176.4 千瓦，最高车速为 235 公里 / 小时。

这款车昂贵的身价使得自己名噪一时，然而被人看做是一款休闲跑车，尽管强劲的 V 形 8 缸发动机及前后轴 50:50 的重量分配比让这款车拥有和其他高性能跑车能够匹敌的特征，但是在大多数人心目中其采用的前置发动机底盘完全不能和保时捷 911 系列相提并论，因而它最终没有成为 911 的替代者。

宝马 M1（1978）

在 20 世纪 70 年代中期由于汽车赛场比赛条例的改变，宝马汽车公司认为打败其强劲竞争对手保时捷的机会来了，于是决定按照比赛条例的规定设计一款全新的超级车型以击败其竞争对手保时捷。 结果宝马 M1 就应运而生了，并在 1978 年的巴黎汽车展上进行了首次亮相，它立刻赢得了世界汽车新闻界的高度称赞。

宝马 M1 车型是由著名的设计师乔吉奥·乔治亚罗负责设计的并由兰博基尼汽车公司代工制造。它采用了中置发动机后轮驱动底盘结构，对于宝马先前的前置发动机后轮驱动底盘形式，M1 是一种彻底的革命。其 3.5 升排量双顶置凸轮轴直列 6 缸发动机由保罗·罗舍尔（Paul Rosche）主持设计，最大输出功率为 204.6 千瓦。

在 1979 年，宝马共制造了 79 辆 M1 超级跑车，其中 38 辆是赛车型号，而余下的 41 辆则是公路车型。而在 1980 年与 1981 年这两年的年产量都为 188 辆，但是其中仅有 18 辆赛车型。截止到 1981 年停产，宝马 M1 总产量为 455 辆。作为宝马公司划时代的车型，宝马 M1 具有很高的收藏价值，目前绝大部分的 M1 都成为收藏家的收藏品。

法拉利 Testarossa（1984）

它大胆得让人吃惊，但是它却是史上最成功、最畅销的法拉利车型之一，这就是法拉利 Testarossa。1978 年，法拉利开始着手研制法拉利 512 BB 的替代车型，主要目标是为了新车能在美国上市，而不是像法拉利 512 BB 一样，因为没有遵守安全和排放法规被禁止进入美国市场。另一个目标是解决 BB 系列车型车内过热和行李箱空间不足的问题。不久这两个目标合并，法拉利决定开发一个全新的车型，著名的法拉利 Testarossa 车系就此诞生。

“Testarossa”翻译过来的意思是“红头”，这个名称最早出现在法拉利 20 世纪 50 年代的赛车上，这些赛车采用了闪亮的红色发动机盖，新车使用这个名称是对于历史的追溯。法拉利 Testarossa 比前一代的法拉利 512 BB 车型尺寸更大，它最让人过目不忘的特征，也就是 Testarossa 车系独有的特征：5 条鲨鱼鳃状进气口栅格位于车门后侧，极具未来感。

与法拉利 Berlinetta Boxer 车型一样，Testarossa 也使用了前后双叉臂式悬架系统，前后轴负荷比为 40:60。动力和传动系统也是的 Berlinetta Boxer 车系的进化版。5 升排量的水平 12 缸发动机最大转矩为 490 牛·米，最大功率为 286.7 千瓦。由于在车身尺寸加大的同时为了满足美国的排放法规，车辆的性能比被取代的法拉利 512 BB 有所下降，从静止加速 100 公里 / 小时用时为 5.8 秒，最高车速为 290 公里 / 小时。

Berlinetta Boxer 车型的出现使法拉利在和兰博基尼的竞争中占得了先机，从 Testarossa 车型开始，法拉利在世界超级跑车第一品牌的位置得到了确认。

法拉利 288GTO（1984）

法拉利 288GTO 名字中 GTO 是 Gran Turismo Omologata 的缩写，意思是“符合赛车标准的公路版跑车”，它是一辆为了参加 FIA B 级赛车比赛而设计的公路跑车。

这款跑车的底盘设计采用当年 B 组规格公路赛车常见的设计：以钢管式底盘及轻量化覆盖件制造而成，地板采用强化玻璃钢，驾驶室及发动机盖则由 Kevlar 覆盖的蜂巢型铝材制造。

它的动力为一台 V 形 8 缸发动机，由法拉利 308 上的动力系统发展而来，装备了两个 IHI 涡轮增压器。为配合加装涡轮增压器及赛例规定，设计师将最初的气缸缸径缩小了 10 毫米，这样发动机的最大功率为 294 千瓦。动力系统采用了和方程式赛车相同的纵置形式，这样不仅有利车身的重量分配更平均且平均分配左右后车轮动力。法拉利 288GTO 的性能非常出色，当年厂方公布的零到 100 公里 / 小时加速时间为 4.9 秒，最高车速为 305 公里 / 小时。

法拉利 288GTO 预期的产量是 200 辆，按照当时 FIA 的规定，最少要生产 200 辆才满足参赛资格。但在投产之初 FIA 突然宣布取消 B 组的比赛，令法拉利 288GTO 最终与赛事无缘，不过，由于市场对法拉利 288GTO 的需求超过了预期，法拉利最终把产量提高至 272 辆，这算是对它的一个补偿吧。.

第一代宝马 M6(1984)

第一代宝马 M6 是著名的宝马 3.0SC 的后继车型，它在欧洲的名称为宝马 635CSi，在北美一直被称为 M6，1988 年，欧洲和美国市场的这一款车型完成了名称的统一。M6 的造型设计由时任宝马汽车公司设计总监的法国人保罗·布拉克担当，因而第一代 M6 深深地打印上了他的设计思路，尤其是鲨鱼头的设计，使整车的冲击感极强。

使用了编号为 M88 的 210 千瓦 6 缸发动机（此款发动机同时用于宝马 M1），由于是以当时的 633CSi 为基础研发的，但 633CSi 的底盘及其他部件并不适合这款大功率的发动机，所以 M 公司对 633CSi 进行了改进，这其中包括加固的底盘、改良的悬架系统、伺服制动辅助装置和换挡速度更快的变速器，其 0 至 96 公里 / 小时的加速性能只有 6.0 秒，而最高速度也到了 250 公里 / 小时（电子限速器）。相比之下，北美款的 M6 为了符合美国严格的排放法，动力输出下降到了 256 千瓦，其零至 96 公里 / 小时加速时间为 6.8 秒。

优雅的设计、高档的配置及超乎寻常的性能，宝马 M6 获得了无数的好评，1988 年，它被美国著名的赛车杂志《ROAD AND TRACK》评为十款最快的跑车之一。第一代 M6 的生产寿命只有 6 年，它的总产量只有 7626 辆。

第一代宝马 M3(1985)

这是一款别样的跑车，宝马以此开创了具有普通轿车外形及实用性的高性能跑车的细分跑车车型。时间回到 1984 年，当时第二代宝马 3 问世两年，不过敏锐的分析家发现它的一些设计理念就已经过时了，而且它还面临了一个强大的对手梅赛德斯·奔驰 190E，如何变被动为主动？宝马很快就要给出答案。

1985 年 8 月，媒体记者得到了宝马将推出有史以来最快的宝马 3 系车型的消息，当时披露的核心数据显示，这款新型号的宝马 3 系将配备 147 千瓦的 4 缸发动机，最高车速超过 230 公里 / 小时，零至 100 公里 / 小时加速时间仅需 6.7 秒，其优越的性能使以往这个级别的跑车相形见绌，而这款神秘的车型就是第一代 M3。

M3 发动机所使用的曲轴箱与普通宝马 3 系 2.0 升 4 缸发动机是相同的，宝马公司的设计工程师们将排量增加到 2.3 升。当时，公路版宝马 M3 的额定转数仍远低于 6750 转 / 分的关卡，因此改进空间很大。1985 年秋的法兰克福车展上，M3 首次在宝马的展台上向公众展示。

1986 年春，第一批试产 M3 准备就绪，并在意大利 Mugello 赛道上向媒体亮相。试车手在试驾后称，M3 的空气动力设计性能比之前介绍的要好得多，它堪称尖端赛车动力技术与空气动力学设计外形的完美结合。M3 卓越的性能意味着高昂的成本，其售价是 5.8 万马克。虽然价格昂贵，但是优异的性能对于消费者的吸引力更大，它对其他跑车产生了巨大的冲击。 借助 M3 的成功，宝马更确立了 3 系在紧凑型运动轿车中的领袖地位。

保时捷 959（1987）

1983 年，保时捷在德国法兰克福国际车展上展出 959 的原型车 Gruppe B，从这个名称可以看出，保时捷制造 959 的初衷就是让它参加拉力赛事。1984 年，由于 959 的动力系统尚未开发完毕，所以保时捷 911 Carrera 赛车替代出战踏上了巴黎 – 达喀尔拉力赛的征程，事实上，在 911 的外壳下隐藏着为 959 开发的全新的四轮驱动系统。1986 年，959 赛车终于出战巴黎 – 达喀尔拉力赛并最终夺得冠、亚军。

1985 年，Gruppe B 赛车概念产生的强大影响力使保时捷公司决定生产公路版 959，仰慕已久的顾客等了两年，直到 1987 年公路版的 959 终于问世。公路版 959 有两个车型：Komfort 和 Clubsport，Clubsport 版本重量更轻。在动力配置上两者完全相同，动力为一台排量 2.8 升的双涡轮增压水平对置 6 缸风冷发动机，最大功率达 330.7 千瓦。同时，车辆采用了先进的电控全时四轮驱动系统，它有电子系统控制前后轮的动力输出，能够确保在高速时有一致的操控性能。最终，959 展现出了强悍的性能，最高车速达 317 公里 / 小时，静止加速到 100 公里 / 小时只需 3.7 秒。

1987~1989 年赛车版和公路版的 959 一共只生产了 337 辆，它的强悍性能使之成为保时捷超级跑车中的第一经典之作。微软公司的两个创始人比尔·盖茨与保罗·艾伦各自拥有一辆 959。不过，由于保时捷公司拒绝满足美国政府的撞击试验要求且排放超标，因此这款车在美国是不允许上路的，车主们只能摆在车库里看着过过眼瘾。

法拉利 F40（1987）

20 世纪 80 年代中期，法拉利公司的日子不是很好过，年近 90 岁高龄的恩佐·法拉利对于法拉利在当时国际赛场的表现感到失望，为了让人们不至于把法拉利遗忘掉，为了再次提醒世人法拉利依然拥有业界最顶尖的跑车制造水平，为了让人们相信法拉利有实力打败当时如日中天的保时捷 959，恩佐·法拉利先生决定要设计一款集当时法拉利最先进赛车技术以及纯正法拉利血统的极品跑车。此时正值法拉利建厂 40 周年，所以这款即将诞生的极品超级跑车被定义为法拉利送给自己的 40 周岁生日礼物，F40 的车名便由此而来。1988 年，恩佐·法拉利先生逝世，F40 成为他毕生最后一部亲自监制的法拉利车型。

法拉利 F40 装备了一台了从法拉利 288 GTO 发动机改良而来的 2.9 升双涡轮增压 V 形 8 缸发动机，最大功率为 351 千瓦，凭借这款强大动力的发动机，F40 创造了当时 324 公里 / 小时公路跑车的速度纪录。F40 发动机的凸轮轴、气门以及电子点火系统都和法拉利 288 GTO 没有什么差别，重新设计的铸铁气缸有效提升了燃效；优化了齿轮比的 5 挡手动变速器采用液压式单片离合器，变速器内的精细部件几乎全部采用轻质金属制成；Brembo 为 F40 提供了前后轮双通道四活塞卡钳通风盘式制动系统，这种制动系统甚至能和当时 F1 赛车的制动系统媲美。

前后悬架都为双叉式独立悬架，并有可调离地间距（因为底盘几乎贴地了）。为了减轻重量，法拉利花费了不少精力，如 F40 的车架均为管状，车身材料不是普通汽车用的钢，而是更轻更牢固也更昂贵的碳纤维和 Kevlar 合成纤维，而且掺入了铝金属，车身面板结构也为更轻的蜂窝状。F40 从静止加速到 100 公里 / 小时仅需 3.6 秒，从静

恩佐·法拉利参与研制的最后一款法拉利跑车。

止加速到 200 公里 / 小时为 11 秒，这样的性能就算在当今的超级跑车领域也是鲜有对手，后来的 F50 和法拉利恩佐虽然比 F40 更快，技术水平更高，但是在热爱法拉利的车迷们的心中，法拉利 F40 的地位永远是最高的，它被誉为 20 世纪世界五大著名跑车之一。

捷豹 XJ220（1988）

被誉为“英国工业骄子”的捷豹汽车公司很早就立志要造出一辆凌驾于保时捷和法拉利之上的超级跑车。在 1988 年伯明翰举行的英国汽车展上捷豹 XJ220 终于登场了，它是一辆与法拉利 F40、保时捷 959、布嘉迪 EB110 同时代的超级跑车，即刻轰动了车坛。

捷豹 XJ220 是款大型超级跑车，采用中置发动机底盘设计，车身长度为 4858 毫米，车身宽度为 1999 毫米，整备质量达到了 1350 千克，这辆车的命名方法采用了传统的捷豹式命名方式，220 代表其最高时速为 220 英里。原型车上使用了一台 6.2 升排气量的 V 形 12 缸发动机。但是在福特汽车公司成为捷豹汽车公司的主人后，捷豹 XJ220 计划被大幅修改，动力换成了一台来自 XJR–11 的编号 6A102S1SB 的 3.5 升排量 V 形 6 缸涡轮增压发动机，最大输出功率从计划中的 514.5 千瓦降低为 398.4 千瓦。就是因为动力上的下降，捷豹 XJ220 的最快车速低于了原来计划，只能达到 349 公里 / 小时，相信除了车厂觉得脸面无光外，也给车迷带来了一丝的遗憾，不过它仍然是当时速度最快的超级跑车。

1992~1994 年，捷豹 XJ220 只生产了 281 辆，其稀有量超过了现在的法拉利恩佐超级跑车，成为汽车收藏家们的珍宝级车型，目前它的大部分收藏者来自英国和美国。

兰博基尼 Diabolo (1990)

1985 年，兰博基尼公司开始考虑推出兰博基尼 Countach 的后继车型，新车将延续以蛮牛命名的方式，最终选择了一头 19 世纪著名公牛的名字，1869 年 7 月 11 日，它在马德里斗牛场的精彩表现流芳千古。1987 年美国的克莱斯勒公司入主兰博基尼公司后，克莱斯勒迅速为这一计划注入了必要的资金，新产品的研制速度大大加快了。不过，美国人根据自己的喜好把马萨罗·甘地尼的原始设计方案修改了，原来的外形设计棱角分明、线条锐利，经过美国人修改后的车身外形则显得较为圆润，这让意大利人非常失望。1990 年，兰博基尼 Diabolo 终于问世，这是第一辆时速超过 200 英里的兰博基尼超级跑车。

和它的前辈相比，兰博基尼 Diabolo 驾驶系的人机工程设计有跨越式的进步，不仅具有可调角度的方向盘，驾驶座椅也可以多方向调节位置。同时，车辆配置了助力转向系统，这在当时的超级跑车中是比较稀罕的，而 ABS 系统在最初的车型里是没有的，因为驾驶高手是不需要这些电子系统辅助驾驶的。

车辆采用中置发动机后轮驱动底盘设计，前后轴质量负荷比为 41:59。基本型号的兰博基尼 Diabolo 整备质量为 1576 千克，动力为一台排量 5.7 升的 V 形 12 缸发动机，最大输出功率为 361.6 千瓦，它的最高车速为 325 公里 / 小时，从而打破了当时法拉利 F40 保持的公路跑车最快速度，它保持速度最快量产车的称号直到速度更快的布嘉迪 EB110 超级跑车的问世。

马萨罗·甘地尼设计的最后一款兰博基尼跑车。

布嘉迪 EB110（1991）

这辆车的名称就具有非凡的意义，这是为了纪念布嘉迪创始人埃托尔·布嘉迪 110 年的诞辰而设计的一款超级跑车。当时的布嘉迪公司老板请来了大名鼎鼎的马萨罗·甘地尼设计了这款车型，其目的就是要它成为世界上最快的量产车。

这辆车的车身由轻量化、高强度的碳纤维材料构造构成，悬架设计是和 F1 方程式赛车相同的水平双 A 臂独立悬架，不过材料换成了铝合金，车门为甘地尼拿手的剪刀门开启方式，车头保留了布嘉迪早期产品特色的拱形进气格栅。动力为一台 3.5 升排量、采用了 4 个涡轮增压器的 V 形 12 缸发动机，最大输出功率为 406.5 千瓦，与动力匹配的传动系统为 6 挡手动变速器。EB 110 从静止加速到 100 公里 / 小时需 3.49 秒，极速为 342 公里 / 小时。在 1992 年底公司又推出了 EB 110 SS，SS 表示 Super Sport，这是款性能加强版，发动机功率提升至 449 千瓦，车辆从静止加速到 100 公里 / 小时需 3.3 秒，极速提升至 351 公里 / 小时。

1991~1995 年各种型号的 EB110 总共生产了 139 辆，它的销售表现其实只能算普通，当时一辆车的售价为 30 万美元，SS 版更高达 35 万美元，售价相当高昂。不过它的一流操控和强劲动力仍吸引不少爱车名人的支持，7 届 F1 方程式车手冠军迈克尔·舒马赫就是 EB 110 的坚定拥护者。

玛莎拉蒂 Ghibli（1992）

它的第一代车型诞生于 1967 年，那时候它是一辆 GT 跑车，是和法拉利 Daytona 车系及兰博基尼缪拉定位相同的超级跑车，不过，受到玛莎拉蒂公司总体经营方针的改变，它更追求舒适和运动间的平衡，因而和当时纯粹的跑车理念有所不同。

1992 年推出的第二代车型比第一代车型上又更进了一步，规矩的外形更接近双门版的豪华型轿车，其车内设计极为精美，配置档次和当时的顶级豪华型轿车不相上下。而在动力上抛弃了玛莎拉蒂传统的 V 形 8 缸发动机，转而采用 2.0 升或 2.8 升的 V 形 6 缸双涡轮增压发动机，2.8 升的 V 形 6 缸双涡轮增压发动机的最大功率为 205.8 千瓦，使车辆从静止加速到 100 公里 / 小时的时间为 5.7 秒。

这款集豪华轿车舒适性和高性能跑车性能于一身的设计理念给今后玛莎拉蒂品牌一个新的定位，值得纪念的是，第二代 Ghibli 也是玛莎拉蒂公司作为独立公司设计的最后一个车型。

追求舒适和运动间的平衡，玛莎拉蒂作为独立公司设计的最后一个车型。

迈凯轮 F1(1993)

迈凯轮 F1 的诞生来源于主设计师戈登·穆瑞（Gordon Murray）在 1988 年的一个设想——制造一辆终极公路汽车，这个设想得到了大部人的赞同，1993 年它顺理成章成为了现实。

迈凯轮 F1 的底盘采用中置发动机后轮驱动结构形式，前后轴质量负荷比为 42:58，驾驶座位采用了非常少见的中置设计，令驾驶人能充分享受到一级方程式赛车般的驾驶感受。迈凯轮 F1 无任何电子辅助设备，除了特制的无助力 Brembo 制动系统。这辆车的车身采用了大量昂贵的碳纤维、铝合金以及镁合金材料，令车辆的整备质量仅为 1140 千克。

动力为一台宝马公司的排量 6.1 升 V 形 12 缸自然吸气发动机，最大功率达 467.5 千瓦，配合 6 挡手动变速器，迈凯轮 F1 静止至 100 公里 / 小时加速仅需 3.4 秒，静止至 400 米的时间为 11 秒，极速高达惊人的 391 公里 / 小时，因此它成为当时速度最快的公路跑车。虽然现在有其他跑车的速度比它更快，但是，目前它仍然是世界上最快的装备自然吸气发动机的超级跑车。同时，虽然不是专门设计的赛车，但是在一系列比赛中，经过改装的赛车版迈凯轮 F1 取得了一系列比赛的胜利，最辉煌的胜利是 1995 年取得了勒芒 24 小时耐力赛的冠军。

由于采用了太多高尖技术，一辆迈凯轮 F1 超级跑车的售价高达 80 万英镑，迈凯轮公司计划限量生产 300 辆，但由于售价过高，其产量到 1998 年停产时仅为 106 辆。

有终极公路跑车之称的超级跑车。

1993

NetCarShow.c

法拉利成立50周年的力作，外形设计指明了未来终极跑车的发展方向。

法拉利 F50（1995）

这是纪念法拉利公司成立 50 周年而制造的一款超级跑车，并且限量生产，总产量只有 349 辆。想要拥有它，法拉利可是开出三大条件：必须拥有两辆以上的法拉利 ，必须拥有高水平的驾驶技术 ，必须是销售经理熟识的顾客，而且要保证买入 F50 后，不能够立即转售出去。

F50 的外形极富个性，前盖上两个巨大的通风孔不仅打破了传统跑车车头设计，而且更加突出了它高耸的前鼻，配上圆滑的前照灯和弧形的进气口，好像一只在公路上游弋的红色梭鱼。同时，F50 的底盘、座椅和内饰采用了很多碳纤维材料，从而有效地减轻了车重，其整备质量只有 1020 千克，前后轴负荷比为 40:60。动力来自一台 4.7 升排量的 V 形 12 缸自然吸气发动机，最大功率为 382.2 千瓦。在强大动力的驱使下，静止至 100 公里 / 小时加速仅为 3.87 秒，极速可达 325 公里 / 小时。

驾驶人在驾驶 F50 享受极速飞车的同时，必须在舒适性上有所牺牲，车内没有空调，行车一段时间后车内就成了保温舱。同时由于减少了隔音材料，发动机的声音几乎毫无阻挡地传到驾驶室内，驾驶人不得不聆听真正的“重金属”音乐，当转速超过 5000 转 / 分以后，人们已经分不清是澎湃的动力还是令人厌烦的噪声。转速继续提高达到 8000 转 / 分以上时，排山倒海的声势占据了整个驾驶室……

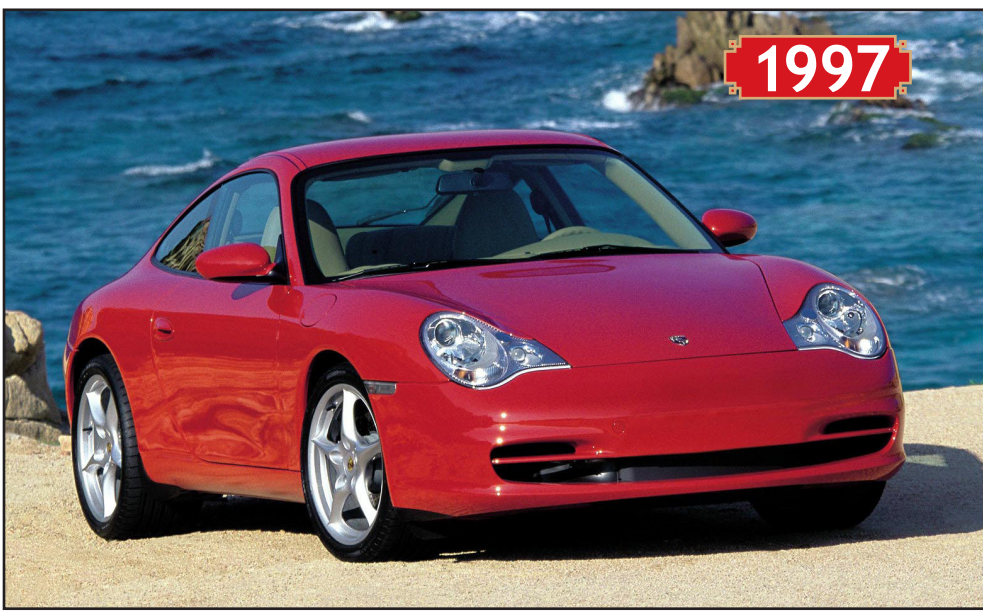
第五代保时捷 911（1997）

1997 年，保时捷在法兰克福国际车展上展出了新一代的 911，也称为 996 平台的 911。它的一切都是新的，设计师 Harm Lagaay 所领导的团队为它设计了全新的外形，采用了和 Boxster 跑车相似的泪囊式前照灯设计，这是 911 首次不使用其标志性的蛙眼前照灯组合。在其他方面，它还是保留了大多传统元素，线条比它的前辈更为流畅。

最令人惊奇的是在 911 系列长达 34 年的生产线上，保时捷 911 头一次装备了水冷式 6 缸发动机，这次改变主要是为了符合今后全球范围内规定的废气排放标准。水平对置 6 缸发动机排量为 3.4 升，其最大功率也提升至了 220.5 千瓦。当然这令不少车迷们倍感沮丧，因为他们从此再也听不到典型的 911 气冷式传动装置的锯式排气声浪了。

虽然水冷发动机意味着用户再也听不到他们熟悉的那种轰鸣声，但是操控上更加平稳的特性和品牌多年来积累的号召力还是使得第五代 911 的销量一路飘红并远远超过了前辈，从而掀开了 911 发展中新的一页。

第一款采用水冷发动机的 911，揭开了 911 发展新的一页。



宝马 Z8（1999）

Z8 是一辆任何人见了都会爱不释手的高级跑车，它把人们对宝马 507 的追念和激情变成了现实。此外，它还当了回影视明星——成为 007 系列影片《末日帝国》中詹姆斯·邦德的座驾。和它的前辈宝马 507 一样，它也是稀世珍品，狂热的车迷们并非每天都有机会向它致敬。

Z8 采用了欧洲经典跑车的设计理念：发动机前置，短前悬、修长的前部、短促的车尾和经典而舒适的驾驶室，车轮罩柔和的曲线通过宽阔的车门延伸至短而充满力量感的车身后端，前轮罩与车门之间的排风口是典型的宝马风格。

动力为和 M5 相同的 4.9 升排量 V 形 8 缸发动机，功率为 294 千瓦、转矩 500 牛·米，所达到的性能表现超过了 M5，从静止加速到 100 公里 / 小时仅需 4.7 秒。像其他的宝马车一样，极速被自动限制在 250 公里 / 小时。

世爵 C8 Spyder(2000)

世爵 C8 Spyder 是款采用中置发动机的超级跑车，设计灵感非常浓重地受到了品牌历史中来自航空领域辉煌遗产的影响。这些元素在世爵 100 年前的车型中都有着经典的诠释，而现代世爵车型则更集中体现了这一特点。新设计的重点从螺旋桨飞机转为现代喷气动力的汽车，发动机冷却空气进气口采用了类似战斗机的设计方式，其车身以轻量化结构和纯粹的设计元素为特色，整车车身及外部零件，比如后视镜、漂亮的进气口和轮辋等选择使用铝合材料，超强车架全部采用铝合金一次性铸压而成。

世爵 C8 Spyder 装有电控剪式开启车门，由极端坚固的轻质单点铝合金铰链连接。前后车体可完全打开，显露出 C8 完美的工程细节如前后可调节不锈钢独立悬架系统。基本型的 C8 Spyder 动力为一台来自奥迪的 4.2 升 V 形 8 缸发动机，经过重新调校后最大输出功率提升到了 294 千瓦，传动系统为 6 挡手动变速器。 车辆的最高车速可以突破 300 公里小时。C8 Spyder T 的动力提升到了 385.9 千瓦，最高车速提升到了 320 公里 / 小时。

具有浓厚德国技术背景的现代兰博基尼旗舰车型。

兰博基尼 Murcielago(2001)

兰博基尼 Murcielago 意为“蝙蝠”，是中世纪一头连战数场而不死的斗牛的名字。兰博基尼的董事会主席翻遍了关于西班牙斗牛史的 11 本厚厚的书籍，发现了 1869 年一头叫 Murcielago 公牛的故事，用这个名字来命名新车，显然含有深意。

Murcielago 是在奥迪公司的技术援助和财政支持下开发的，外形以 Diablo 为蓝本做了一些改进，这是一款基于兰博基尼传统布局的双门双座跑车，经典的剪式门设计让人很自然联想到了它的前辈。车身底盘由高强度钢管组成，并覆盖蜂窝碳纤维覆盖件。碳纤维构件通过粘合剂和钢铆钉连接到钢框架上，底盘则通过钢管框架结构与钢板结构的顶盖和碳纤维地板相连，并与带有加强肋的冲压结构件结合在一起。

动力为一台 6.2 升排量的 V 形 12 缸全铝发动机，最大功率 426.3 千瓦。传动系统为典型的兰博基尼 6 挡手动变速器，其变速器置于发动机前，配有与发动机单元整合为一体的差速器，以及带有中央粘性连接的四轮驱动系统。Murcielago 前后轴质量分配为 42:58。强大的动力、高效率的传动系统及驱动系统使这辆超级跑车拥有出色的性能，从静止加速至 100 公里 / 小时仅需 3.8 秒，最高车速为 330 公里 / 小时。

法拉利恩佐（2002）

这是以法拉利的创始人恩佐·法拉利命名的一款超级跑车，也是对法拉利F1赛场上连续四年取得胜利的一个技术展示。它最独有的外貌是直接借鉴了F1方程式赛车的空气动力学设计，外观设计上完全打破了以往车型设计的理念。

动力为一台大量应用法拉利F1方程式赛车技术的12缸自然吸气发动机，发动机排量为6.0升。缸盖的设计完全展示了F1的血统，斜顶式的燃烧室、进气和排气歧管的设计都是为了能够适应最大的进排气功效以及适应激烈的燃烧速度，采用小尺寸液力促动伸缩泵能使功率以及峰值转矩达到最佳值，因而

2002

展示法拉利的技术实力，外形设计指明了未来终极跑车的发展方向。

发动机的潜力被挖掘得非常的充分，其最大输出功率达 485 千瓦。传动系统为来自 F1 赛车技术的电控半自动顺序换挡变速器，强悍的动力和高效的传动系统使法拉利恩佐极速达到 350 公里 / 小时，从静止加速到 100 公里 / 小时只需要 3.65 秒，这使法拉利恩佐成为法拉利集团有史以来生产的最快的公路跑车。

对于普通人来说，如何摸清楚法拉利恩佐的秉性是一个巨大的挑战，当然其魅力又是无法抗拒的。不过相对于同时代的超级跑车，法拉利恩佐还是比较容易驾驶的，目的是提供给大家一个驾驶超级跑车的机会却又并不需要有迈克尔·舒马赫般的驾驶技术，实际上迈克尔·舒马赫也参加了该车的开发。

从赛车演变来的超级跑车，拥有超级的性能。

保时捷卡雷拉 GT（2003）

20 世纪 90 年代末，保时捷公司计划参加 2000 年的勒芒 24 小时耐力赛，并为此研制了新的赛车。但是在比赛开始时保时捷突然退出了比赛，据其官方发言人表示公司认识到需要发展一种公路超级跑车来维护保时捷的声誉和市场。事实上，小型汽车公司一般是没有足够的资源在做这些的同时再参加勒芒耐力赛，结果需要在这两件事中做出抉择时，公司总裁魏德钦选择把制造保时捷公路超级跑车作为首要任务而放弃比赛，这就有了后来的保时捷卡雷拉 GT 超级跑车。

保时捷卡雷拉 GT 超级跑车是一辆从赛车演变来的超级跑车，采用中置发动机后轮驱动底盘结构，车身采用强度很高且重量很轻的碳纤维材料制造，因而车辆的整备质量只有 1382 千克。动力单元来自于参加勒芒 24 小时耐力赛的保时捷卡雷拉 5.7 升自然吸气 V 形 10 缸发动机，它在 8000 转 / 分时能够发出 449.8 千瓦的强大动力，从静止加速到 100 公里 / 小时仅需 3.9 秒。

这款保时捷历史上最强大的公路跑车采用限量生产方式，到 2006 年停产为止总产量为 1270 辆，其中 604 辆销往美国，每辆售价 44 万美元。

2004
大众集团的旗舰产品，
速度最快的公路超级跑车。

布嘉迪威航 16.4（2004）

布嘉迪威航（Veyron）这个名字源自曾经驾驶布嘉迪 57 赢得 1939 年勒芒 24 小时耐力赛冠军的皮埃尔·维航（Pierre Veyron）。而 16.4 代表发动机有 16 个气缸和 4 个涡轮增压器。这款车配备了大众专门为它研发的 W 形 16 缸发动机，排量达到了 8.0 升，这是将两台 V 形 8 缸发动机共用一根曲轴的产物。这款庞大的发动机带给了威航“臃肿”的诟病，整车宽度 1978 毫米，虽然运用了大量的轻量化技术，但是车辆的整备质量依然高达 1888 千克。

布嘉迪威航 16.4 的发动机最大输出功率达 735.7 千瓦，在 1000 转 / 分时即可输出 730 牛·米的强大转矩，在 2200 转 / 分时就可以迸发出 1250 牛·米的峰值转矩，强大的动力带来的结果显而易见，它保持了两项当今世界汽车工业的纪录：零至 100 公里 / 小时加速时间为 2.5 秒，这个性能比 F1 方程式赛车还要快，最高车速达到 407 公里 / 小时，从而打破了迈凯轮 F1 超级跑车保持了 10 年的公路跑车速度记录。

如果买了此车，车主签约之后会接受邀请前往法国，定制个人专属的颜色及其他个性化参数设计，在定制过程之后新车随即进入之后的 6 个月制造流程。从签约预定到个性定制，从精心制作到驾驶培训，一辆布嘉迪威航 16.4 从签约预定到交付车主需要约一年的时间。

第四代宝马 M3（2007）

第四代宝马 M3 有双门型、敞篷型和四门轿车型三种车型，无论它们的外形如何不同，实际上，它们的底盘设计均以赛车为蓝本表现出一种纯粹的运动性，因而更适于追求极限驾驶的驾驶人。

从发动机到底盘，这一代 M3 上所有部件基本都是全新的设计并大量采用了轻质材料。而且，其新型主减速器装配有可变的 M 限滑差速器，可以根据需要产生高达 100% 的锁止力，保证车辆在所有路况下的最佳牵引力和抓地力。动力为一台排量 4.0 升的 V 形 8 缸发动机，这是 M3 首次采用 V 形 8 缸发动机，由于采用了最尖端的 F1 方程式赛车发动机技术，它的重量只有 202 千克，比上一代车型的 6 缸发动机轻了 15 千克，而最大功率提升至 308.7 千瓦，与发动机相配合的传动系统为 7 挡双离合变速器。

作为底盘的补充，车辆配备了转向助力可根据车速调整的 Servotronic 助力转向系统、全通风式制动盘的高性能制动系统和最新一代的动态稳定控制系统 (DSC)。驾驶人还可以通过 MDrive 及电子减振控制系统 (EDC) 进行底盘和发动机参数的个性化设计，实际上，复杂的底盘控制系统使驾驶人能在一个很宽广的范围内调节底盘和发动机的设定，完全满足驾驶人个性化需要。

兰博基尼 Reventon（2008）

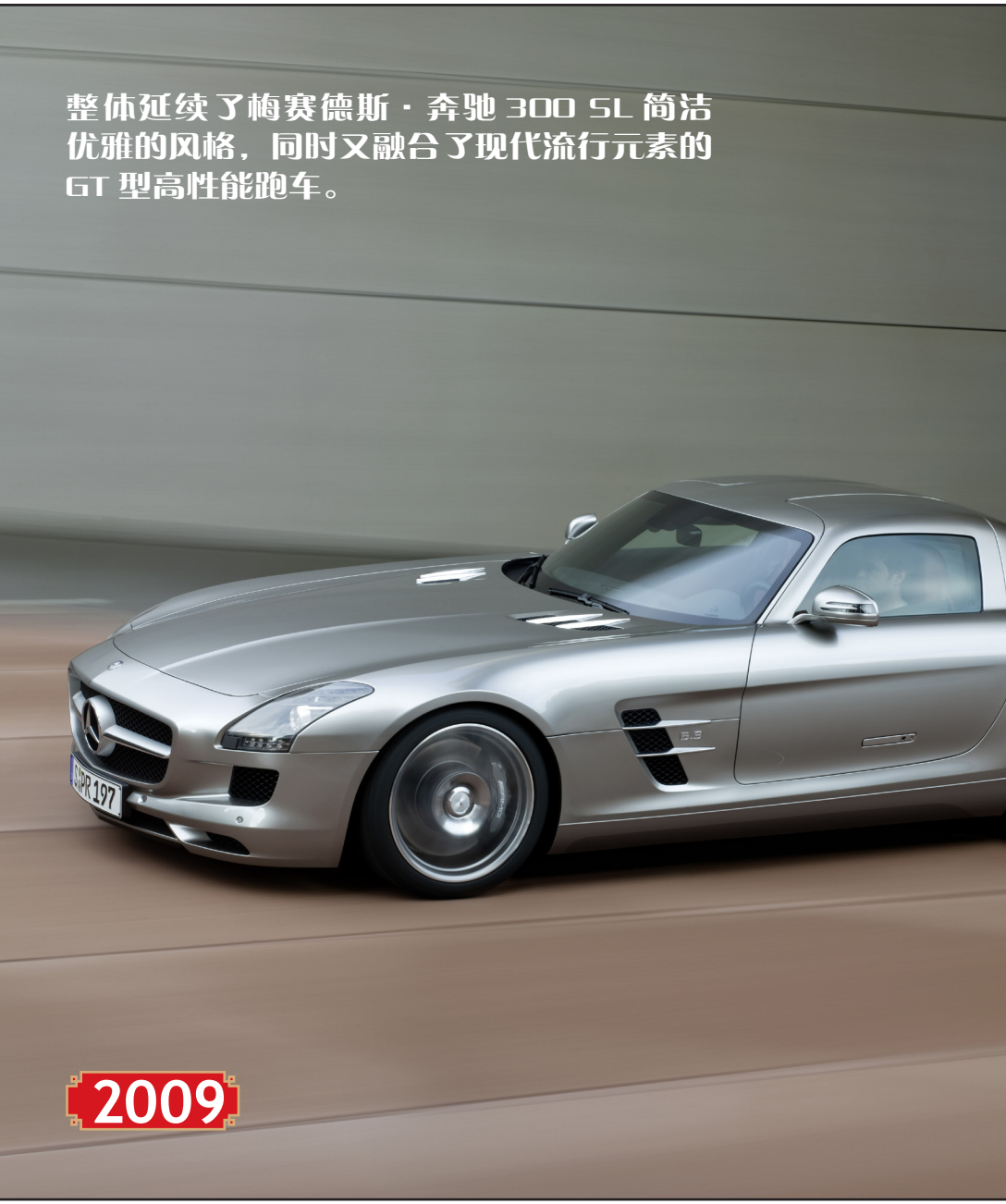
兰博基尼 Reventon 名字来源于 Don Rodriguez 家族所拥有的一头斗牛。这次兰博基尼以一头获胜的公牛定名，一是与自身公牛标志相匹配，二是要表现出凶猛顽强的车型特点。

兰博基尼 Reventon 的底盘和车身采用碳纤维材料制造和轻量化材料制造，在提高车身刚性的同时进一步减轻重量，但是其整备质量依然高达 1665 千克。车头尖嘴式设计在空气动力学上更有利，两侧宽大的方形网格进气口可以为制动提供更多的低温空气。车辆使用了一种被称作 Grey Barra（游艇灰）的新颜色，与亮黑色的个性轮辋搭配起来显得格外显眼。

在机械方面，动力为一台 6.5 升排量 V 形 12 缸发动机，这台发动机和 Murcielago LP640 上的发动机属同一型号系列，经过兰博基尼的重新调校后最大输出功率提升为 477.8 千瓦。传动系统依然为 E.Gear 变速器，驱动系统为电控四轮驱动。Reventon 推出后成为 2008 年兰博基尼性能最强的超级跑车，其静止到 100 公里 / 小时加速用时只要 3.4 秒，极速则轻松突破 340 公里 / 小时。

和其他兰博基尼车系不同，Reventon 限量生产了 21 辆（其中最后一辆留在了意大利），对于客户的挑选也非常苛刻，兰博基尼已声明要从原有的兰博基尼车主以及专业收藏家中挑选，不是有 100 多万美元就可以买得到一切。从 2008 年 1 月第一辆登陆美国内华达州的拉斯维加斯，到 2008 年 11 月最后一辆车交付给英国伯明翰的客户，所有的兰博基尼 Reventon 都名花有主。

售价最昂贵、对客户最挑剔的兰博基尼车型。



整体延续了梅赛德斯·奔驰 300 SL 简洁优雅的风格，同时又融合了现代流行元素的 GT 型高性能跑车。

2009

梅赛德斯·奔驰 SLS63 AMG(2009)

这是戴姆勒集团结束与迈凯轮合作生产SLR限量超级跑车后，由AMG改装部门独立研发的跑车，也是目前梅赛德斯·奔驰量产跑车中定位与车价都最高的车型。

仅仅从梅赛德斯·奔驰 SLS 63 AMG的外观就能感受它的不同一般，鸥翼的车门、宽大的进气格栅、熠熠闪耀的三叉星及鳍状侧翼都能看到其前辈梅赛德斯·奔驰300 SL的影子，这是一辆整体延续了梅赛德斯·奔驰300 SL简洁优雅的造型风格，同时又融合了现代超级跑车的流行元素的GT型超级跑车。

SLS 63 AMG车长4650毫米，宽1950毫米，轴距为2680毫米，采用前重中置底盘设计，前后轴质量负荷比为47:53。车身和悬架采用轻量化的铝合金制造，整备质量为1620千克。动力为一台6.2升排量V形8缸发动机，这台型号为M159的发动机由型号M 156的发动机进化而来，重量减轻了500克，最大功率输出提升到了419.7千瓦，传动系统为7挡双离合变速器。超级的动力自然带来的是超级的性能，梅赛德斯·奔驰SLS 63 AMG的极速达到317公里/小时，从静止加速到100公里/小时只需要3.8秒。

此外，这款车采用了AMG主动底盘控制系统，它有四种驾驶模式设定供驾驶人选择：C(舒适)、S(运动)、S+(超级运动)和M(手动)，几种模式间的不同主要体现在发动机和变速器调校上的变化，可让驾驶人根据自己的喜好选择底盘工作模式，享受不同的驾驶体验。

帕加尼 Zonda R（2009）

帕加尼 Zonda 是与法拉利、兰博基尼来自同一故乡——意大利小镇摩德纳（Modena）的超级跑车，“Zonda”的中文意思是“风之子”，以此命名的帕加尼跑车每一款都有着风一般的迅捷，这款让车迷们等候了两年的 Zonda R 更是不可小视。

Zonda R 外形上沿袭了 Zonda F 的整体设计思路并进行了整个底盘系统的运动升级，使之成为了一款专业的赛道型跑车。它与 Zonda F 的共用部件仅有 10%，新设计的车身空气动力学套件在高速下能获得充足的下压力，保证行车稳定性。车辆的制造材料包括轻量化高级碳纤维、Avional 铝合金、英科耐尔合金和高级皮革。由于大量采用高强度的轻量化材料，使这辆车身长度为 4886

意大利超级跑车中的新贵，拥有超级的性能。

毫米、宽度为 2014 毫米大型跑车的整备质量只有 1070 千克。

Zonda R 动力系统仍旧是来自梅赛德斯·奔驰 AMG 的 6.0 升 V 形 12 缸发动机，这台发动机采用干式油底壳、轻量化和低重心设计，其峰值输出高达 551.3 千瓦，转矩也提升至 710 牛·米。在源于 F1 方式式赛车技术的 6 挡序列式变速器和 Avional 悬架系统的配合下，Zonda R 的加速性能与极速绝非一般超级跑车能比，从静止加速 100 公里 / 小时用时仅 2.7 秒，极速超过 350 公里 / 小时。

2009

法拉利 599 GTO（2010）

在法拉利超过 60 年的历史中，只有三款法拉利“Gran Turismo Omologata”（符合赛车标准的公路版跑车）诞生，之前两款就是 1962 年的法拉利 250GTO 和 1984 年的法拉利 288GTO，不过从法拉利 599GT 演化来的 599GTO 和比赛没有任何关系，它的灵感来自于专攻赛道的法拉利 599FXX。这是一辆专为追求高性能驾驶极限体验的客户而精心设计的超级跑车，它直接借鉴了法拉利的赛车技术，以技术先进的赛道版跑车法拉利 599XX 为原型设计开发而成，其定位接近法拉利 599XX 的公路版本。

在机械方面，动力在法拉利 599GT 发动机基础上发展而来，这是一台排量为 6.0 升的 V 形 12 缸发动机，最大输出功率提升到了 492.5 千瓦。车辆的

为追求高性能驾驶极限体验的客户而精心设计超级跑车，直接借鉴了法拉利的赛车技术。

整备质量为 1495 千克。因而就不奇怪它从静止加速 100 公里 / 小时只需 3.35 秒，最高车速可达 335 公里 / 小时。在费奥拉诺赛道上它创下了 1 分 24 秒的单圈时间新纪录，这个成绩比大名鼎鼎的法拉利恩佐超级跑车快了 1 秒钟。

法拉利 599GTO 的卓越性能主要得益于此次采用的创新型底盘开发方法，响应速度近乎极致的操控系统与精密尖端的电子控制系统集成一体，此项设计应用于量产车尚属首次。同时，这辆大功率的怪物在排放上功夫到家，其发动机排放达到欧洲 5 号标准。

阿斯顿·马丁 One-77（2010）

阿斯顿·马丁 One-77 是阿斯顿·马丁公司新的旗舰车型，代表了这个品牌的最高水平。它的外观具有明显的家族特征，不过进行了细节上的微调，一体式进气格栅，拉高的腰线以及不规则的菱形侧窗让它显露出一种霸气，车尾的扰流设计也凸显出动感，堪称现代跑车中的样板。

机械方面，减振系统使用了 Dynamic Suspension Spool Valve (DSSV) 主动控制技术，它能够准确和快速地改变减振系统的阻尼系数，这是一套十分精确和先进的悬架系统，应用在日常系列车型上还是世界首例。动力为一台排量 7.3 升的 V 形 12 缸发动机，最大功率达 558.6 千瓦。这一设计使 One-77 成为阿斯顿·马丁有史以来制造过的动力最强、速度最快的跑车，原型车的极速就达到了 355 公里 / 小时。

阿斯顿·马丁 ONE-77 在全球限量发售 77 辆，中国市场的配额是 5 辆。新车北美地区售价 180 万美元，英国地区售价 125 万英镑，这个售价已经超过了标准版的布嘉迪威航，成为 2010 年最贵的量产型跑车。

法拉利 458 Italia(2010)

这是一款中置发动机的超级跑车，与马拉内罗此前推出的高性能赛车相比，这款采用中置发动机的 8 缸双门跑车是一件名副其实的推陈出新之作。凭借源自法拉利赛车的技术创新，458 Italia 成功沿袭了法拉利的一贯激情驾驶的传统。

这款车的外形由宾尼法瑞纳公司设计，外形融合了多款法拉利经典跑车的因素。侧面有着明显恩佐超级跑车的线条，而车头整体则更加接近 F430，另外延伸至前照灯的前轮凸出的翼子板则有着 California 车型的影子。除了造型，这样的车身外形设计本身就能够在 200 公里 / 小时提供 140 千克的下压力。在外观细节部分，直幅长条形头灯组，搭配直列式 LED 行车灯，展现独特的慑人眼神。

动力性能方面，法拉利发动机团队为它设计了一款全新开发的 4.5 升排量 V 形 8 缸发动机，这是红鬃烈马首款缸内直喷 V 形 8 缸发动机，在 9000 转 / 分时能够输出 419 千瓦的最大功率。现实流行的 7 挡双离合变速器取代了原来的序列变速器，毋庸置疑，这样的变化在换挡平顺性、燃油经济性和排放水平上有所帮助。它从静止加速到 100 公里 / 小时的时间缩短到了 3.4 秒，极速更是超过 325 公里 / 小时。

迈凯轮 MP4-12C (2010)

这是继当年迈凯轮的巅峰之作——迈凯轮 F1 超级跑车之后，迈凯轮回归公路超级跑车市场的新作。“MP4”是 1981 年以来每一年度迈凯轮 F1 方程式赛车的命名方式，这表明 MP4-12C 纯正的 F1 方程赛车的血统 ；“12”意指这辆车是一辆仅专注于性能及效能的表现高性能跑车 ；“C”代表 MP4-12 车身由碳纤维复合材料制造而成。MP4-12C 的外形有前辈迈凯轮 F1 的影子，迈凯轮 F1 超级跑车的剪式车门设计也被它所继承。 内饰方面，虽然 MP4-12C 的内部设计没有此前 F1 的三座中置驾驶座椅的布局那么独特，但是其整体的设计还是显得非常赛车化。

作为技术实力雄厚的 F1 方程式赛车制造者，迈凯轮在 MP4-12C 设计时加入了很多超前的 F1 科技。在轻量化思想的指导下，MP4-12C 使用了赛车设计所流行采用的单片式碳纤维复合材料制造车体，这样的设计同 F1 赛车的设计相似，能在保证座舱稳固的情况下，达到更好的轻量化效果，MP4-12C 碳纤维驾驶室仅重 80 千克。

在机械方面，动力为一台 3.8 升排量的双涡轮增压 V 形 8 缸发动机，最大输出功率 441 千瓦，峰值转矩 600 牛・米，在 2000 转 / 分时就能爆发出 85% 左右的转矩，而它的极限转速则可达 8500 转 / 分。传动系统为 7 挡双离合变速器。MP4-12C 还在后轮配置了制动控制系统（Brake Steer System ，BSS），这将能更进一步提升转向灵敏度。 MP4-12C 的性能非常强大，从静止到 100 公里 / 小时加速时间为 3.0 秒，而极速则可达 322 公里 / 小时。

迈凯轮回归公路超级跑车市场的新作。
2010

美国跑车

相比于重视文化传承的欧洲，属于新大陆的美国跑车文化则别具特色，经历了一个从属于欧洲到独树一帜的过程。20 世纪 30 年代以前，美国的汽车设计理念和欧洲非常相似，把汽车当成是一种移动的古典艺术品，设计追求艺术的美感，在制造上精益求精，凯迪拉克、杜森博格和帕卡德制造过一些和欧洲跑车风格相似的设计典雅、用料考究且乘坐舒适的大功率车型。

20 世纪 40 年代末的美国，因为受第二次世界大战的影响，很多家庭的轿车超期服役需要更换了，舒适型家庭轿车需求量猛增，汽车制造商忙于生产这类四门家庭轿车。这时候来自英国的捷豹、凯旋、希利和 MG 等小跑车乘虚而入占领了美国的跑车市场，对于满街的英国跑车，通用汽车公司和福特汽车公司都没有相应的产品应对竞争，造出具有美国特色的跑车就成为了当务之急。在这种背景下，结合美国文化且具有美国特色的跑车诞生了。福特雷鸟、野马，雪佛兰克尔维特都证明了自己的价值，而克莱斯勒 300 系列则成为了美国肌肉车的先驱。

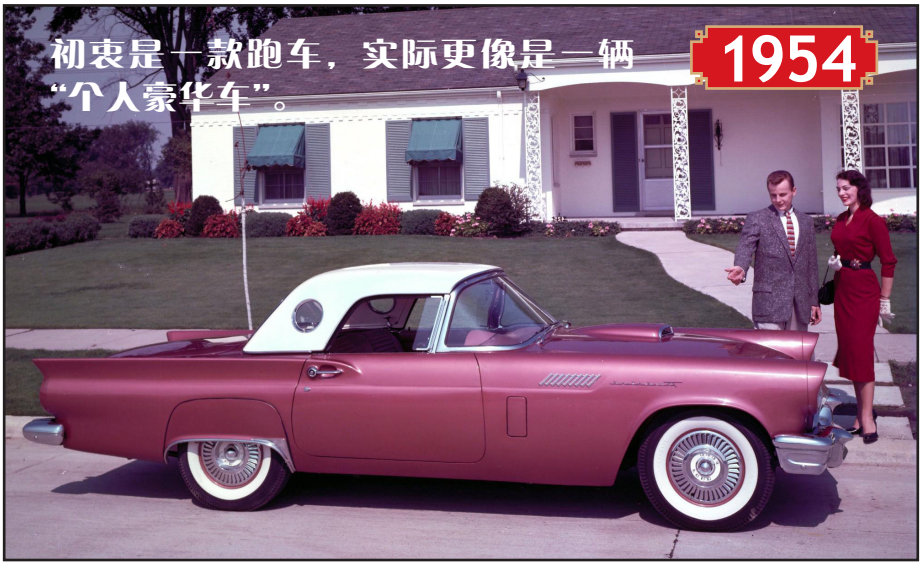
第一代雪佛兰克尔维特 (1953)

在美国，克尔维特绝对是个家喻户晓的名字，这个诞生自 1953 年的通用旗舰跑车系列历经了 5 代的历史演变，至今依然是最能代表美国精神的跑车。其车名和商标则有着深刻的含义：克尔维特沿用 17 世纪英国一种炮舰的名字，意向当时风行的英国跑车挑战。

第一代克尔维特的造型是当时美国通用豪华轿车流行样式，讲求线条的优美流畅，而整体轮廓非常气派，艺术至上是通用汽车公司的设计总监哈雷·厄尔定下的基调。在机械方面，最初的动力为一台排量 4.34 升排量的 V 形 8 缸发动机。当时，无论是雪佛兰的工程师、设计者还是市场总监并不很清楚美国市场需要什么样的跑车，但是第一代克尔维特的出现仍然令新闻界和广大车迷吃惊不小、反应强烈，当时的杂志是这样描述它："发动机动力强大、悬架很硬、在高速弯道上有不可思议的稳定性，时尚的外形吸引了路人的注意。"

1957 年动力系统进行了升级，换装了一台装备 Rochester 公司机械式燃油喷射系统的 4.7 升 V 形 8 缸发动机，这是通用汽车公司 20 世纪 50 年代开发的小缸盖系列发动机，最大功率 208 千瓦，是当时技术最先进和升功率最高的发动机之一，这造就了克尔维特在 20 世纪 50 年代末期称雄跑车领域的超凡性能，从静止加速到 96 公里 / 小时的时间为 7.2 秒，极速为 215 公里 / 小时。

性能出色，至今依然是最能代表美国精神的跑车。



福特雷鸟（1954）

1954 年 2 月，在福特管理者路易斯·D·克鲁索（Lewis D Crusoe）的领导下，有着时髦高尾鳍车尾和敞篷车身的雷鸟在美国诞生。福特雷鸟在北美汽车展上登台亮相后，迅速成为追求新颖款式和大胆设计的车迷的宠儿。

虽然雷鸟这个名字听起来很响亮，但它的得来还颇费了一段周折。最初征集来的名字十分怪异，从“玫瑰猫”、“海狸”到“底特律人”，克鲁索认为这些名字都配不上这款性感的敞篷车。最后一个年轻设计师奥尔登·吉布森提供的名字“雷鸟”引起了克鲁索的兴趣，吉布森是在一次雷雨中好像看到一只小鸟被雷击中而产生了灵感。吉布森并没有因为这个名字向福特提出太多的要求，而是只要了 95 美元和一条牛仔裤。

虽然推出雷鸟车系的初衷是一款运动型轿车，但与雪佛兰克尔维特定位的纯粹跑车所不同，福特给雷鸟下的定义是“个人豪华车”。第一辆雷鸟是一款硬顶敞篷双门小跑车，车身全长为 4450 毫米，轴距为 2590 毫米，这辆车尾部设计也是当时社会所普遍欣赏的高尾鳍风格。 实际上，高尾鳍设计理念来自于 1939 年美国洛克希德飞机 公司生产的 P–38 型“闪电”战斗机的双垂尾造型。在机械方面，动力为一台水星 (Mercury)4.8 升 V 形 8 缸发动机，最大输出功率分别为 147.7 千瓦（自动变速器）和 144 千瓦（手动变速器），这台发动机日后成为了雷鸟专用的发动机。

克莱斯勒 300（1955）

20 世纪 50 年代，宣扬个性化的汽车在美国出现，而美国三大汽车公司朝着不同的方向发展，通用汽车公司发展出来轻型 V 形 8 缸发动机并装备在了雪佛兰克尔维特跑车上，福特汽车则生产了它的个性化跑车雷鸟。而克莱斯勒则和他们完全不同，1955 年，克莱斯勒推出了第一辆 300 型号的双门跑车。因其发动机能达到 220.5 千瓦（300 马力）而被称为“300”，这是美国历史上第一次推出达到这个动力水平的汽车发动机，它成为了 当今美国肌肉车的先驱。

这个车型系列的第一个型号就是克莱斯勒 300，它的动力为一台 5.4 升排量的 V 形 8 缸发动机，最大功率为 220.5 千瓦，最高车速为 210 公里 / 小时。1956 年，新款的克莱斯勒 300 面世，它被命名为克莱斯勒 300B，使用字母区分车型年代的做法就此诞生，克莱斯勒 300B 装备最新的 5.8 升 Hemi V 形 8 缸发动机，最大输出功率为 250 千瓦。1957 年诞生的克莱斯勒 300C 则更进了一步，发动机排量增加到了 6.4 升，最大输出功率提升到了 275.6 千瓦，车尾采用了当时时髦的高尾鳍设计，因而成为马路上一道亮丽的风景线。

为了纪念这款著名车型，克莱斯勒公司于 20 世纪初生产了新一代的克莱斯勒 300C，不过纪念意义大于实际的数据，因为新的克莱斯勒 300C 的发动机功率远不如它的前辈凶悍。

福特 GT40（1963）

在 20 世纪 60 年代，亨利·福特二世决定参加勒芒 24 小时耐力赛，以树立福特的品牌形象并迅速打进欧洲市场。这时有消息报道恩佐·法拉利有

意将法拉利出售给福特公司，而法拉利正是 20 世纪 60 年代初勒芒赛场上的垄断者，双方随即展开了谈判。谈判的结果令亨利·福特二世大失所望，他发誓要在赛场上击败法拉利，于是吩咐他的运动部门寻找可以合作制造长距离耐力赛车的公司。

出现在福特合作人选名单上的有三家公司：莲花、劳拉和库珀。库珀首先被淘汰，因为他们没有制造 GT 赛车和原型车的经验。莲花此时已经是福特在印地 500 赛事中的合作伙伴，但莲花的老板科林·查普曼开价太高，于是筹码只能压在劳拉身上了。劳拉的 MK VI（也被称作劳拉 GT）赛车就使用了福特 V 形 8 缸发动机，这款赛车也是当时赛场上的佼佼者，双方一拍即合。

第一辆福特 GT40 代号为 GT/101。它的车身中部采用了高强度钢质车架，外壳覆盖以玻璃钢板件，中置全铝 4.2 升 V 形 8 缸发动机以及计算机设计的双 A 臂悬架，当时一推出就引起了轰动。不过 GT40 第一年的比赛并不顺利，一年后，一辆 GT40 在美国 Daytona 2000 公里耐力赛中夺冠，直至 1966 年福特在勒芒终于雪耻，3 辆换装 7.0 升发动机的 GT40 MK II 赛车包揽了领奖台。随后一直到 1969 年，福特都没有让勒芒大赛的冠军落到法拉利手里。

虽然在赛场上取得了辉煌的战果，但公路版本的 GT40 并没有生产几辆。1967 年福特生产了公路版本的 GT40 MK III，车身长度增加了 203 毫米，换装了排量 4.7 升的 V 形 8 缸发动机，全车整备质量不足 1000 千克，而动力则达到了 246.2 千瓦。但由于 20 世纪 70 年代美国的安全法对这些动力强劲但安全性能没有得到足够重视的跑车做出了严格的限制，公路版的 GT40 最终只生产了 7 辆。

第一代福特野马（1964）

1962 年，福特汽车公司开始研发一辆概念车，它是一辆两座跑车，为了纪念在第二次世界大战中称霸欧洲天空的北美 P51“野马”战斗机，福特汽车将这辆概念车命名为野马。

福特将野马车的首次亮相安排在了 1964 年举行的纽约世界博览会上，福特野马自此正式向全世界展示了它的风范，在刚推出时的价格为 2368 美元。福特的时间表把握得非常之巧，此时正值战后生育高峰期的一代刚刚进入购车的年龄，这一代人对车的要求与其父母大相径庭，他们想张扬自己的个性，而野马正是为他们而生的。

第一代量产型野马为 2+2 座位型跑车，其整备质量为 1157 千克。动力为一台排量 2.8 升的 6 缸发动机，传动系统为 3 挡手动变速器，野马不仅外形出众，在乘坐舒适性与功能方面很有吸引力。野马很快便发展为一个远远不能单凭数量来判断的汽车，要买野马的消费者挤破了门槛，它的销售远远超过了福特预期，在头 12 个月销量竟达到了令人吃惊的 41.7 万辆。最让福特激动不已的是那些急切地等待领取驾照的人们，他们希望自己的车与众不同，当时只有野马车能满足这一要求。

庞蒂克 GTO（1964）

这是一款美国高性能汽车历史上最经典的肌肉车，GTO 一词源于意大利语。20 世纪 50 年代末期和 60 年代初期，法拉利 250GTO 在赛车场上的成功启发了通用汽车公司的设计师，他们最终设计了庞蒂克 GTO。

与当时的同类车相比，庞蒂克 GTO 的车身尺寸规格只能算是中等，但是却装备了一台排量 6.4 升、最大功率 238.9 千瓦的 V 形 8 缸发动机，而较轻的总质量使它克服了其他大型肌肉车加速度较慢、弯道上显得笨重的缺点，着实让人眼前一亮，这也是它在市场上取得巨大成功的秘诀之一。

庞蒂克 GTO 在 1964 年上市后，立刻获得了追求驾驶刺激车迷们的欢迎，很多车主改装他们的庞蒂克 GTO 使之跑得更快，从而庞蒂克 GTO 有了“山猫”的绰号，以形容它的敏捷与快速，而车主也乐意让汽车杂志测试他们的车以证实改装的成果，最快的一辆改装车从静止加速到 96 公里 / 小时只需 4.6 秒。同时，为了满足消费者对于性能的需求，通用公司不断提升 GTO 的发动机性能和提供新的性能组件。

1974 年，在庞蒂克 GTO 问世 10 年后，它的生产线停止了转动，总共有 70 多万辆 GTO 驶下了生产线，一个传奇就此结束。虽然后来通用汽车公司生产了新一代的庞蒂克 GTO，但是它们已无法复制前辈的成功。

第一代雪佛兰 Camaro（1967）

这是一款平民跑车，第一代的雪佛兰 Camaro 从雪佛兰 Nova 轿车底盘发展而来，它体型修长且具有冲击力，比 Nova 车型要粗犷得多。通用汽车公司推出这款车的目的很明确，打压当时红遍北美的福特野马跑车。在它首次发布前，有记者还不清楚这是一款什么类型的车，面对记者的有关提问，通用汽车公司的高管们回答简单干脆：“它是一只专吃‘野马’的猛兽”。

雪佛兰 Camaro 最大的一个特点就是可选的配置极其丰富，基本型的雪佛兰 Camaro 售价 2466 美元的，动力为一台排量 3.8 升排量直列 6 缸发动机，发动机最大功率为 104.4 千瓦，标准配置的传动系统为 3 挡手动变速器，并可以选装 4 挡手动变速器、2 挡自动变速器或 3 挡自动变速器。

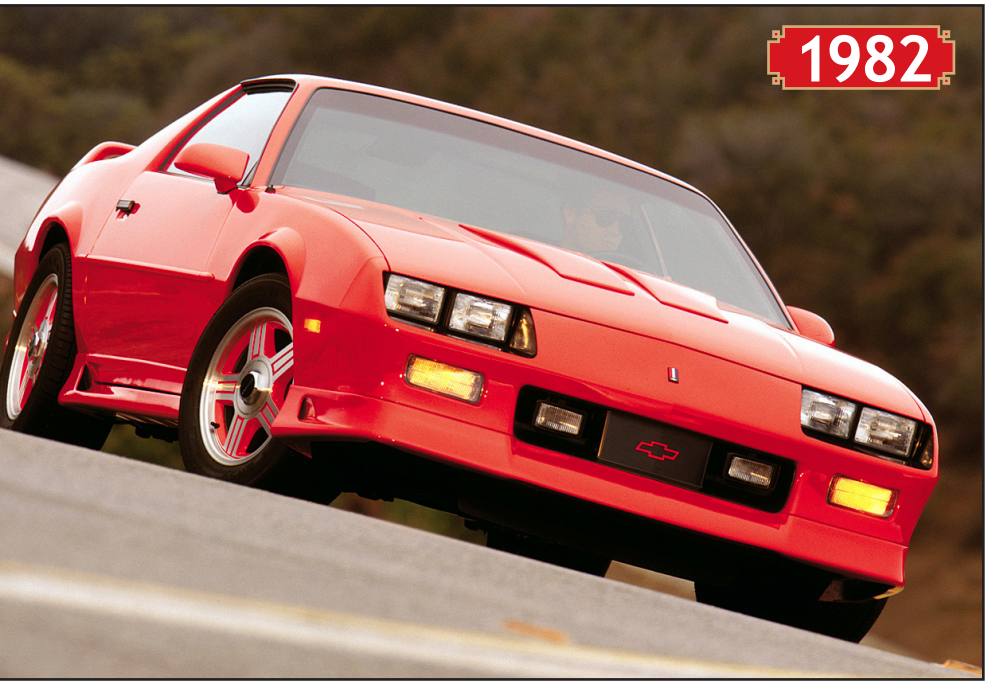
通用汽车公司还为飙车族提供了两个高性能版本车型，RS 拉力赛运动版和 SS 超级运动版。SS 版的动力系统为一台排量 5.7 升或 6.5 升的 V 形 8 缸发动机，发动机最大输出功率为 216.8 千瓦和 238.9 千瓦。两款运动版车型具有出色的直线加速性能，在一家汽车杂志的测试中，一辆 SS 超级运动版的 1/4 英里冲刺用时为 15.4 秒。

雪佛兰 Camaro 外形漂亮，功能性强，有如此多的优点以至于那些年轻消费者无法拒绝它，第一年就销售出了 22 万辆，成为 20 世纪 60 年代后期北美最受欢迎、最有影响力的跑车之一。

第三代雪佛兰克尔维特（1968）

1965 年通用汽车公司生产了一辆 Mako Shark Ⅱ概念跑车，它最为显著的外形特征就是像肌肉一样隆起的翼子板，它把美国肌肉车的概念发挥到了极致。在这辆概念车的基础上通用汽车公司推出了 C3 平台的 1968 年第三代克尔维特，其长车头和硬朗、健壮的外形非常引人注目，动力配置丰富，1969 年推出车型动力为一台 5.7 升小缸盖 V 形 8 缸发动机，其最大功率为 220.5 千瓦。而后又推出了 7.0 升和 7.5 升排量的两款 V 形 8 缸发动机，7.5 升发动机的最大功率达 312.4 千瓦，它使克尔维特成为速度最快的美国跑车，由于它的高速性能给人留下深刻印象，车迷给他起了个绰号——“烟尘”。

第三代克尔维特 1968 年刚上市的时候起步价格是 4663 美元，随着技术的进步和配置的提升，1982 年它的起步销售价格已经涨到了 18290 美元，这个价格仅仅和一辆全尺寸大型轿车的价格相当。优异的性能价格比使它成为克尔维特几代车型中最成功的一代，从 1968 年一直生产到了 1984 年，总产量达 54 万辆。



20 世纪 80 年代操控性最好的美国跑车。

第三代雪佛兰 Camaro（1982）

第三代 Camaro 外形漂亮，它出自通用的 F 型底盘，取消了副车架而采用了全承载车身底盘设计。但在外形尺寸上明显妥协了潮流，崛起的日本车对第三代的 Camaro 外观产生了影响，因而它不再拥有它前辈那样庞大的身躯，整备质量也轻了 227 千克。

1982 年款的 Camaro 发动机选择不是特别引人关注，由于美国率先实行了严格的排放法规，为了降低排放最终功率屈服于法规。基本型 Camaro 的动力是一台输出功率为 66.2 千瓦的 2.5 升“Iron Duck”4 缸发动机，消费者也可以选择 82.3 千瓦的 2.8 升 V 形 6 缸发动机 (Berlinetta 发动机发展而来) 或者四腔化油器的 106.6 千瓦 5.0 升 V 形 8 缸“小缸盖”发动机，传动系统为 3 挡自动变速器或 4 挡手动变速器。

道奇蝰蛇（1992）

蝰蛇（Viper）继续传承了美式跑车的精髓，以赛车的操控水平为追求目标，是绝对的美国风情超级跑车。它摒弃一切电子装置，只追求强劲生猛的动力，因此造就了道奇赛车般的行驶风格。

而内饰用不堪入目来形容一点都不为过，狭小的驾驶室空间，这要拉开车门才能体验到，座椅很硬，方向盘紧顶在肚皮上。如果驾驶人的脚太大，开车时应格外注意，因为加速踏板和制动踏板靠得太近，不小心会一下把它们都踩下去……于是，道奇蝰蛇成了一款只属于男人的运动车。它的机械性能让人畏惧，一台排量达 8.0 升排量的 V 形 10 缸发动机，最大功率达 297.7 千瓦，其 630 牛・米的转矩远远超过同时期所有竞争对手的发动机。

作为一款纯粹的跑车，蝰蛇没有采用电子稳定控制系统等电子辅助系统，没有卫星导航系统，对于追求速度快感的人来说这些都毫无用处。唯一的高科技只有 ABS，这也是进入 21 世纪时才勉强配备的。蝰蛇是一款不是人人都能驾驭的纯粹型跑车，普通人只能对它敬仰且敬而远之，也许，这正是克莱斯勒公司设计它的初衷。

以赛车的操控水平为追求目标，
绝对美国风情的超级跑车。

1992

Saleen S7 (2002)

Saleen S7 是 RML 和 Saleen 合作开发的一款超级跑车，自诞生之日起便成为全球公认的世界上速度最快的量产车之一。Saleen S7 是 Steve Saleen 18 个月的心血结晶，由 Ray Mallock 公司协助底盘与悬架系统的开发。S7 所有的外观覆盖件都是由碳纤维制成的，不仅质轻且坚固。外形引入了最前沿的空气动力设计，制造商声称在车速于 257 公里 / 小时产生的下压力为 1300 千克，超过这辆车自己的 1247 千克的整备质量。

发动机开发则以福特 V 形 8 缸发动机为基础重新设计。这台排量 7.0 升的发动机最大输出功率 404.3 千瓦，采用 OHV 顶置气门配置虽然技术含量不高，不过这是美国人的特点，发动机的特色是转速不高，但转矩输出饱满，且重心较顶置凸轮轴发动机低一些。由于使用铝铸造的气缸体，使得如此壮硕的发动机重量比较轻。由于整备质量轻且功率强大，S7 的性能相当不错，由静止加速到 96 公里 / 小时仅需 3.9 秒，极速为 322 公里 / 小时。

福特 GT（2003）

2002 年，为纪念福特公司成立 100 年，公司推出了 GT40 概念车，在获得广泛的关注后福特公司决定投产，GT40 概念车以福特在 20 世纪 60 年代称霸勒芒 24 小时耐久赛赛场的经典赛车 GT40 为蓝本，但在实际量产时将车名简化为 GT。

这款中置发动机的超级跑车的车身比例极端的宽、扁，营造出非常震撼的视觉效果，再加上硕大的轮胎，相信没有人会怀疑这一辆车的能耐。车身由铝合金及复合材料制成，传动系统为 RBT 的 6 挡手动变速器，动力为一台福特公司功率最大的 5.4 升机械增压 V 形 8 缸发动机，其最大输出功率达 404.3 千瓦，最大转矩为 678 牛・米，其极速也高达 330 公里 / 小时。

GT 没有众多复杂电子配备，是完全靠单纯机械结构造就出绝佳动态操控的超级跑车。同时，这款跑车也收录在不少计算机游戏之中，计有赛车游戏《GT 赛车 4》、《极速快感 9: 全民公敌》、《极速快感 10：玩命山道》、《极速快感：无间风云》，《极速快感：进化世代》，而在动作游戏《侠盗猎车手 IV: 夜生活之曲》中，有一款名为 "Bullet GT" 的超级跑车，其外观就是取自福特 GT。

活的传奇的巅峰，
其魅力堪与任何一款杰出的跑车相媲美。

道奇 Charenge STR8 (2010)

作为经典“美式肌肉车”的创始者，克莱斯勒对这个概念有独到的理解并在北美市场拥有为数众多的忠实簇拥。2010 年底，克莱斯勒公司的道奇分部就正式推出了 2011 款的 Challenger SRT8 392 高性能跑车。新车名称后缀的“392”实为其排气量 392 立方英寸，也就是 6.4 升。

在动力方面，2011 款的道奇 Challenger SRT8 392 车型装备了一台全新的 6.4 升 HEMI V 形 8 缸发动机，最大功率高达 345.5 千瓦，最大转矩则为 636 牛·米，超强的动力输出相信会令那些激情驾驭者感到满意，从静止加速到 96 公里 / 小时只需要 4.0 秒。

与此同时，基于 Challenger 轿车后轮驱动平台，工程师对 Challenger SRT8 392 的底盘部分进行了重新调整，使新车的运动性能更加平稳，减振系统的改进使之拥有更佳的驾驭感。新车液压转向系统的全新调整，使新款 Challenger SRT8 392 的快速转向能力获得提升。

日本跑车

20 世纪 60 年代，日本跑车发展的脚步迅速加快，出现了达特桑 240Z 这样有特点的平民跑车。在 20 世纪 80 年代和 90 年代，随着日本的经济达到了顶峰时期，有着很多带有传奇色彩的经典跑车随之诞生，无论是日产 GT-R，还是马自达的 RX 7 等经典的车型，都成为日本跑车发展的一个印记。

达特桑 240Z（1969）

20 世纪 60 年代，日本的汽车工业羽翼丰满，准备全面开拓海外市场。日产汽车公司按照美国人的口味设计了一款跑车，这就是达特桑 240Z。这款堪称日本跑车里程碑式的传世之作由德国著名的汽车设计师阿尔布莱西特·格尔茨伯爵（Albrecht Graf Goertz）精心设计。与他之前设计的宝马 507 一样，达特桑 240 也拥有一个舒展帅气的车头。但是当格尔茨离开日产公司后，日本人便修改了他的设计。格尔茨对日本人的修改表示出了强烈不满，在这场设计师和厂商之间的争论中，格尔茨以极其简短的言辞挫败了日本人的锐气："车是你们造的，但是我告诉你们怎么造的。"

当达特桑 240Z 在 1969 年 10 月份的东京车展上首次亮相时，引起了极大的轰动。由于它是为世界上最大的运动型汽车市场量身定做的，除了在美国市场极其受欢迎外，在其他国家并不常见，因此它在日本拥有一个非常好听的名字淑女。虽然外观漂亮，但令人遗憾的是达特桑 240Z 的内饰却不是想象中那样有格调，像是英美汽车文化的大杂烩，然而座椅的人体工程学设计倒是很合理。动力为一台顶置单凸轮轴、平行气门、侧进排气管的 6 缸发动机，技术水平看起来比较落后，但它的功率却可以达到 95.6 千瓦。踩下加速踏板，伴着发动机的咆哮声可以很随意地将转速提到 6000 转 / 分以上，而且在任何转数都表现得非常活跃。达特桑 240Z 的最大特点就是操控品质很出色，转向反应灵活而准确。

马自达历史上最成功的一款跑车，让消费者见识了转子发动机性能的出色。

马自达 RX-7（1978）

马自达 RX-7 是马自达历史上最成功的一款跑车，正是由于这款车的出现确立了马自达在车迷心中的地位。1978 年车型代号为 SA22C 的第一代 RX-7 上市。RX-7 采用当时最高档的悬架技术，前麦弗逊和后四连杆独立悬架系统，这样的悬架在舒适性和操控性上取得了很好的平衡。

动力方面依然使用的是代号为 12A 的汪克尔双转子发动机。这台发动机由两个排量为 537 毫升的转子气缸组合而成，最大功率 95.6 千瓦。传动系统有 5 挡手动变速器或 3 档自动变速器。在 1983 年马自达推出了 RX7 的小改款车型，并推出了一款使用涡轮增压器的顶级版车型，12A 转子发动机在涡轮增压器的配合下，最大功率达到了 121.3 千瓦。涡轮增压器的应用使 RX-7 的动力性得到了显著的提升。为了提高驾驶人的运动感受，马自达取消了自动变速器，只提供 5 挡手动变速器。

第一代 RX-7 在经过改装后参加了美国 IMSA 比赛，并在比赛中多次赢得胜利，让世人再次见识了转子发动机的卓越。RX-7 的问世，预示着马自达已经走向高性能转子发动机车型的时代，也是由于这款车的出色品质确立了马自达在车迷心中的地位。

赛车场上为日产跑车赢得诸多荣誉。

第三代日产 GTR（1989）

日产 GTR 在日本有“战神”的称呼，这其中第三代 GTR 为日产跑车赢得了荣誉最多。1970 年，第一代日产 GTR 诞生，但它只是作为 SKYLINE 轿车的运动版登场的，仅仅不到 10 年，因日产内部的原因停止了这款车的生产。

1989 年 8 月 21 日，日产推出了第三代 GTR，厂方编号 BNR32。被人翘首企盼的全新 GTR 当然不能辜负车迷们的期望，而且日产也希望它能在性能车上重振雄风。外形上，新车采用了 R29 延续下来的矩形前照灯和 4 圆尾灯组合。造型也考虑到风阻而做得很流线。原厂空气动力学套件做得美观又极其实用。R32 选用了全新的直列 6 缸双涡轮增压发动机，也就是一代名机 RB26DETT，最大功率为日本规制上限的 205.8 千瓦，驱动系统为自动分配动力的电控四轮驱动系统。优秀的底盘造就了出色的性能，从静止到 100 公里 / 小时加速时间仅为 5.1 秒。

第三代 GTR 上市以后，日本国内市场反映几近疯狂，在亚洲其他国家也有不错的销售成绩，总销售成绩达到创纪录的 4.3 万辆，相信看过“头文字 D”的车迷能够了解到当夜婴中里驾驶着 BNR32 出现在秋名山路时，观众们羡慕的眼光以及无数称赞的话语就证明了这款新时代 GTR 的威信所在。

马自达 MX 5（1989）

第一代 MX5 也称 Miata（米雅塔），它首次在 1989 年 2 月 10 日美国芝加哥车展上面世。设计上参考了 20 世纪 50 年代经典英国小跑车的风格，它简单、朴素，满足了很多追求复古的消费者的需要。

动力和马自达 323 轿车的动力相同，有 1.6 升、1.8 升和 2.0 升三款四缸发动机供消费者选择，底盘采用了前置后驱结构。1.6 升排量的发动机最大输出功率达 88.2 千瓦，装备这款动力的 MX5 从静止加速到 100 公里 / 小时的加速时间只有 8.9 秒。它的操控性非常出色，即使是初级驾驶人也能享受它在弯道带来的乐趣。同时，MX5 和其他日本轿车一样具有极高的可靠性，因此大受市场欢迎。

从 1989 年的第一代车型，MX 5 发展到目前的第三代车型，销售量突破了 72 万辆，这是继英国的莲花 ELAN 后世界上销量最大的跑车。到今天，第一代的 MX5 仍是二手市场上的抢手货，堪称一代经典。

简单、朴素，满足了很多追求复古的消费者的需要。

本田 NSX（1991）

这款 1991 年首度推出的跑车是日本首款采用中置发动机的超级跑车，与欧洲的法拉利、保时捷等跑车竞争。在车身的外观方面，它的外形设计由意大利的宾尼法瑞纳公司担当，由于大名鼎鼎的法拉利跑车外形也出自他们之手，所以 NSX 量产款与法拉利 348TB 有多少相似就不足为奇了。

NSX 的动力为一台排量 3.2 升的 6 缸发动机，最大输出功率为 185.2 千瓦。传动系统为齿比很密的 6 挡手动变速器。除此之外，该款跑车也展示了本田在赛车科技上的实力，底盘方面的造诣更是令欧洲人为之一震，虽然当时还没研制成功铝合金承载式车身，但是 NSX 全车车架没有一块钢板，而且因为铝合金的导热及导电性能比钢好，所以不能使用一般工艺的焊接方法，工艺要求相当高。

NSX 在日本有“日本法拉利”的美誉，但有不少人都认为 NSX 的功率太小，初期型号的动力为 185.2 千瓦，后期型号的动力也仅仅提升到了 213.2 千瓦。其他的最大不足就是驾驶室内了，驾驶区域的设计和普通轿车相似，视觉上的平淡效果无法激发驾驶人的斗志，这是第一代 NSX 跑车最大的败笔。

作为日本第一款中置发动机的超级跑车，第一代 NSX 虽然有些不足，但是还是起到了很多积极的作用，它提升了日本跑车的品牌形象，它的生产时间长达 15 年，总产量为 1.8 万多辆，超过了名气上更大的同时代日产 Z 系列跑车。

作者简介

叶宏，汽车媒体资深编辑，汽车知识和实际经验丰富，多次去国外参加新车试驾活动和老爷车文化活动。同时，也是位十足车迷，酷爱驾驶和汽车文化，尤其喜欢欧洲老爷车。

作者博客：http://blog.sina.com.cn/yehong39

作者微博：http://t.sina.com.cn/yehong39

车之经典系列丛书

随着时代的发展，我们已经进入了精彩纷呈的汽车社会，本丛书按照车型分类，分别为您介绍不同领域的 100 款经典车及背后的故事。丛书最大的特点是内容新颖、图片精美、知识性强，非常适合广大汽车文化爱好者及相关人士等的欣赏阅读和收藏。

《SUV 的格调：世界 100 款经典 SUV 鉴赏》

《名车的历程：世界 100 款经典轿车鉴赏》

《跑车的荣耀：世界 100 款经典跑车鉴赏》

《军车的风采：世界 100 款经典军车鉴赏》

《国产车的变迁：100 款经典国产车鉴赏》

《赛车的疯狂：世界 100 款经典赛车鉴赏》

《名车中的极品：世界 100 款经典名车鉴赏》

《概念车的梦幻：世界 100 款经典概念车鉴赏》

《极品车的张扬：世界 100 款经典极品车鉴赏》

《汽车的迷你世界：世界 100 款经典汽车模型鉴赏》

ISBN 978-7-111-33395-1
策划编辑：李 军
封面设计：薛 森
编辑热线：010-88379353
投稿热线：junli1128@hotmail.com
定价：29.80元

地址：北京市百万庄大街22号
电话服务
社服务中心：(010)88361066
销售一部：(010)68326294
销售二部：(010)88379649
读者购书热线：(010)88379203
邮政编码：100037
网络服务
门户网：http://www.cmpbook.com
教材网：http://www.cmpedu.com
封面无防伪标均为盗版

上架指导：汽车生活
ISBN 978-7-111-33395-1
9 787111 333951 >